

TRIBUNALE AMM.VO REGIONALE PER LA LOMBARDIA - MILANO**ATTO DI RIASSUNZIONE A SEGUITO DI ORDINANZA N. 02905/2015 DEL TAR LAZIO - ROMA****DECLINATORIA DI COMPETENZA****RICORRE**

Germanwings GmbH, compagnia aerea tedesca con sede legale a Germanwings-Str. 1, 51147 Colonia (Repubblica Federale Tedesca), iscritta con il numero HRB 66022 nel Registro della Camera di Commercio di Colonia, P.IVA e codice fiscale tedesco: DE 812060197, (di seguito, abbreviata anche in **"Germanwings"**), in persona dei propri Vice-Presidenti Senior e legali rappresentanti p.t. Sig.ri Michael Knoth e Michael Klee, rapp.ta e difesa, per procura speciale da loro rilasciata in data 18 Novembre 2014 davanti al Dr. Christoph Neuhaus, Notaio in Colonia (procura speciale non soggetta ad Apostille per legalizzazione internazionale in virtù della *"Convenzione tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania in materia di esenzione dalla legalizzazione degli atti"*, firmata a Roma il 7 Giugno 1969, ratificata dall'Italia con Legge del 18 Aprile 1973 n. 176, ed entrata in vigore il 5 Maggio 1975) unitamente e disgiuntamente dagli **Avvocati Salvatore VITALE** (c.f. VTLSVT58E02H501F, pec: **salvatorevitale@ordineavvocatiroma.org**), **Alessandro BIAMONTE** (c.f. BMNLSN70R10F839N, pec: **alessandro.biamonte@pec.it**), **Alfredo IADANZA LANZARO** (c.f. DNZLRD76S30F839W, pec: **avvalfredo.iadanzalanzaro@pecavvocatilisernia.it**), domiciliata presso il loro Studio a Milano, in Via Crema 15, fax: 081.0106360,

in relazione al ricorso n. r.g. 15940/2014 già proposto davanti al TAR LAZIO – Roma,

CONTRO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in persona del Ministro p.t.,
*rapp.to e difeso ope legis dall'Avvocatura dello Stato, domiciliata in Milano, Via
Freguglia, 1;*

NONCHE' NEI CONFRONTI DI

- 1) **ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)**, in persona del legale rapp.te p.t.,
*rapp.ta e difesa ope legis dall'Avvocatura dello Stato, domiciliata in Milano,
Via Freguglia, 1;*
- 2) **ASSOCLEARANCE (Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots)**, in
persona del legale rapp.te p.t., *rapp.ta e difesa dagli Avv.ti Carmine Morrone e
Filippo Di Peio, con domicilio eletto presso il loro Studio in Roma, Via delle
Quattro Fontane, 161;*

E NEI CONFRONTI DI

- 3) **ALITALIA – COMPAGNIA AEREA ITALIANA S.p.A.**, in persona del legale rapp.te
*p.t., rapp.ta e difesa dall'Avv. Laura Pierallini, con domicilio eletto presso lo
Studio di quest'ultima in Roma, V.le Liegi, 28;*
- 4) **ALITALIA – SOCIETA' AEREA ITALIANA S.r.l.**, in persona del legale rapp.te p.t.,
*rapp.ta e difesa dagli Avvocati Angelo Clarizia, Nino Paolantonio e Paolo Ziotti,
con domicilio eletto presso lo Studio dell'Avv. Angelo Clarizia in Roma, via
Principessa Clotilde, 2;*
- 5) **MERIDIANA FLY S.p.A.**, in persona del legale rapp.te p.t., *rapp.ta e difesa dagli
Avvocati Romolo Persiani e Antonio Rizzo, con domicilio eletto presso il loro
Studio in Roma, Via Toscana, 10.*

PER L'ANNULLAMENTO

Previa concessione di misure cautelari

**Del Decreto Ministeriale 1.10.2014 n. 395, recante Modifiche al decreto 3 marzo
2000, n. 15 concernente la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale
milanese e successive modifiche ed integrazioni, pubblicato in Gazzetta Ufficiale
11.10.2014, n. 237 (il "Decreto").**

FATTO E DIRITTO

In data 05.12.2014, l'odierno ricorrente notificava il **ricorso** avverso il provvedimento prima richiamato, **con successivo deposito** presso il TAR LAZIO Roma in data 16.12.2014.

Il TAR LAZIO Roma si è dichiarato incompetente con ordinanza n. 02905/2015 pubblicata in data 20.02.2015, e comunicata in pari data.

L'originario ricorso viene pertanto riassunto davanti a Codesto Tribunale, e di seguito lo si trascrive integralmente:

TRIBUNALE AMM.VO REGIONALE PER IL LAZIO

ROMA

RICORRE

Germanwings GmbH, compagnia aerea tedesca con sede legale a Germanwings-Str. 1, 51147 Colonia (Repubblica Federale Tedesca), iscritta con il numero HRB 66022 nel Registro della Camera di Commercio di Colonia, P.IVA e codice fiscale tedesco: DE 812060197, (di seguito, abbreviata anche in "Germanwings"), in persona dei propri Vice-Presidenti Senior e legali rappresentanti p.t. Sig.ri Michael Knoth e Michael Klee, rapp.ta e difesa, per procura speciale da loro rilasciata in data 18 Novembre 2014 davanti al Dr. Christoph Neuhaus, Notaio in Colonia (procura speciale non soggetta ad Apostille per legalizzazione internazionale in virtù della "Convenzione tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania in materia di esenzione dalla legalizzazione degli atti", firmata a Roma il 7 Giugno 1969, ratificata dall'Italia con Legge del 18 Aprile 1973 n. 176, ed entrata in vigore il 5 Maggio 1975) unitamente e

disgiuntamente dagli Avvocati Salvatore VITALE (c.f. VTLSVT58E02H501F, pec: *salvatorevitale@ordineavvocatiroma.org*), Alessandro BIAMONTE (c.f. BMNLSN70R10F839N, pec: *alessandro.biamonte@pec.it*), Alfredo IADANZA LANZARO (c.f. DNZLRD76S30F839W, pec: *avvalfredo.iadanzalanzaro@pecavvocatilisernia.it*), domiciliata presso il loro Studio a Roma in Via Cunfida 20, fax: 06 39761319,

CONTRO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in persona del Ministro p.t.;

NONCHE' NEI CONFRONTI DI

- 1) **ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)**, in persona del legale rapp.te p.t.;
- 2) **ASSOCLEARANCE (Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots)**, in persona del legale rapp.te p.t.

E NEI CONFRONTI DI

- 3) **ALITALIA – COMPAGNIA AEREA ITALIANA S.p.A.**, in persona del legale rapp.te p.t.
- 4) **ALITALIA – SOCIETA' AEREA ITALIANA S.r.l.**, in persona del legale rapp.te p.t.

PER L'ANNULLAMENTO

Previa concessione di misure cautelari

Del Decreto Ministeriale 1.10.2014 n. 395, recante Modifiche al decreto 3 marzo 2000, n. 15 concernente la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e successive modifiche ed integrazioni, pubblicato in Gazzetta Ufficiale 11.10.2014, n. 237 (il "Decreto").

IN FATTO

1. il Decreto gravato si inserisce in un articolato complesso di misure, frutto di una alterna sedimentazione pluriennale, volte a regolamentare il traffico aereo nell'ambito del sistema aeroportuale milanese (composto dagli aeroporti di Milano Linate, Malpensa, ed Orio al Serio) e, in particolare, l'utilizzo degli slot – a capacità operativa massima invariata (e di conseguenza a “favore” di chi già ne abbia la disponibilità nel sito) – dell'aeroporto di Milano – Linate.

2. Milano Linate è un city-airport, situato a circa 7 km dalla città, dedicato esclusivamente al traffico terminale (point-to-point), ovverosia quello che ha in Milano l'origine e la destinazione dello spostamento.

Nello specifico, tuttavia, oltre ad essere - al pari di molti altri scali italiani – un aeroporto “full co-ordinated”, implicante cioè un coordinamento di clearance aeroportuale per l'assegnazione degli slot (orari di partenza per i singoli voli operati dalle compagnie aeree) a motivo della congestione del traffico e della limitatezza dei relativi spazi aeroportuali, Linate si contraddistingue per essere oggetto di una specifica normativa nazionale (segnatamente, i decreti ministeriali 3 marzo 2000 e 5 gennaio 2001, c.d. “Decreti Bersani”) che regola il numero massimo di frequenze che un vettore è abilitato (rectius: il vettore che ha disponibilità di slot) a operare sulle rotte che hanno per origine o destinazione lo scalo. Una premessa cronologica e riassuntiva sugli sviluppi della normativa che ha interessato negli ultimi 20 anni Linate, in connessione con il contestuale tentativo Governativo di spostare traffico aereo su Malpensa, è però necessaria al riguardo dei favori accordati alla compagnia Alitalia in tutto questo periodo:

- a. Anni Ottanta: si inizia a parlare del nuovo aeroporto di Malpensa, futuro crocevia dei voli internazionali: "Qualificare Malpensa a livello di grande polo aeroportuale del Nord Italia. L'aeroporto di Linate rimarrebbe destinato a servire il traffico domestico di interesse locale", si leggeva sul Piano dei Trasporti del 1986 elaborato dall'allora ministro Claudio Signorile. Si iniziò così a parlare del progetto di "Malpensa 2000", come dello scenario che avrebbe rivoluzionato il sistema dei voli;
- b. 1994: il Governo italiano riesce a far inserire l'aeroporto di Malpensa tra i 14 progetti infrastrutturali strategici "Trans European Network" (TEN), co-finanziati dall'Unione Europea;
- c. 1996: l'allora ministro dei Trasporti Claudio Burlando con il decreto ministeriale 46T del 1996 stabilisce che l'aeroporto di riferimento per tutti i collegamenti intercontinentali e internazionali è l'aeroporto di Malpensa, senza però indicare date precise a tale riguardo;
- d. 1997: in ottobre, il ministro Burlando promulga il c.d. decreto "Burlando bis", che stabilisce che 25 ottobre 1998 sarebbe entrato in funzione l'aeroporto di Malpensa, mentre a Linate sarebbe restato esclusivamente il collegamento con Roma Fiumicino;
- e. 1998: a Primavera, il sindaco di Roma, Francesco Rutelli, preoccupato del trasferimento dei voli a lungo raggio tolti a Fiumicino per essere spostati a Malpensa, inizia a contestare il decreto Burlando bis. A lui si aggiungono altri sindaci del Mezzogiorno (in particolare, i sindaci di Catania - Enzo Bianco, Palermo - Leoluca Orlando, Napoli - Antonio Bassolino), preoccupati che i loro cittadini per raggiungere Milano debbano giungere in uno scalo lontano come Malpensa e con

costi di trasporto molto più alti. A Luglio, il Commissario UE ai Trasporti Neil Kinnock esprime per iscritto al presidente del consiglio Romano Prodi le riserve della Commissione sul decreto Burlando, lamentando l'evidente favoritismo verso Alitalia per la nuova ripartizione del traffico, nonché per la carenza di infrastrutture di collegamento verso il nuovo aeroporto di Malpensa. L'accordo raggiunto alla fine con la Commissione UE il 25 Ottobre prevede che non tutti i voli di Linate passeranno a Malpensa, un 34% resterà a Linate;

- f. 1999: ad Ottobre, il nuovo ministro dei trasporti Tiziano Treu informa il neo-Commissario UE ai Trasporti Loyola de Palacio che il trasferimento dei voli rimasti a Linate si effettuerà in due tranches: il 15 Dicembre 1999 i primi 236 voli e il 15 Gennaio 2000 gli ultimi 230 voli, essendo intenzione del Governo di fare restare a Linate solo il collegamento con Roma. Il 7 Dicembre, alcuni comitati di cittadini, Legambiente e quattro compagnie aeree concorrenti (Air France, Sabena, Lufthansa e British Airways) presentano un ricorso al Tar del Lazio per chiedere l'annullamento delle decisioni prese dal Governo. Il Ministro Treu a quel punto annuncia che non verrà operato alcun trasferimento forzoso da Linate a Malpensa dei voli delle compagnie concorrenti di Alitalia;
- g. 2000: il 3 Marzo, il nuovo ministro dei Trasporti, Bersani, emana un nuovo decreto ministeriale che stabilisce quali e quanti voli possono operare su Linate, senza fare più cenno ad alcun trasferimento definitivo a Malpensa, ma prospettando la coabitazione dei due aeroporti;
- h. 2001: le ulteriori contestazioni da parte della Commissione UE, portano all'emissione in data 5 Gennaio 2001 di un nuovo decreto da parte del Ministro dei Trasporti (il "Bersani-bis"), che ha in pratica congelato la situazione delle

destinazioni dei voli da Linate verso Europa finché è stato modificato ad inizio Ottobre 2014 dal Decreto emesso dal Ministro Lupi, oggetto del presente ricorso.

3. *Ai sensi di quanto stabilito dal (previgente) articolo 1 del D.M. 5 gennaio 2001 (oggi modificato) "il limite di frequenze viene identificato nell'uso di due bande orarie (una di andata e una di ritorno) per vettore, per scali con traffico compreso tra 350.000 unità e 700.000 unità, di quattro bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 700.000 unità e 1.400.000 unità, di sei bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 1.400.000 unità e 2.800.000 unità. Non è invece previsto alcun limite per i collegamenti con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico superiore a 2.800.000 unità". Quanto precede, applicandosi esclusivamente alle compagnie aeree comunitarie, essendo stata Alitalia lasciata libera di collegare da Linate l'aeroporto di Fiumicino senza alcuna limitazione di voli giornalieri (fermo restando il limite complessivo delle bande orarie disponibili su Linate), nonché alcune destinazioni nel Mezzogiorno.*

3.1. *La suddetta disciplina intendeva contemperare l'esigenza di coordinare secondo un ordine intenzionalmente razionale la scarsità di bande orarie disponibili su Linate, con quella di garantire - stabilendo il numero massimo di frequenze per vettore comunitario per rotta -, al maggior numero possibile di operatori, l'opportunità di volare da un city-airport praticamente circostante al primario centro di affari milanese, così importante come quello di Linate. E' evidente icu oculi però che il favor reso dalla serie di decreti ministeriali sopra ricordati alla rotta Linate-Fiumicino, che comportava in essenza la completa libertà di manovra di Alitalia a tale riguardo, contrastava ab initio con il contingentamento imposto sui voli operabili tra Linate ed altre destinazioni comunitarie alle compagnie aeree di tali Paesi. Questo, tanto più che con la fusione tra*

Alitalia ed Air One (l'altra compagnia che serviva la rotta in questione) autorizzata dal Governo italiano (con sigillo sul monopolio dei voli su tale rotta Linate – Fiumicino per tre anni) a fine anno 2008, in pratica Alitalia si trovava a poter operare anche tutti gli slot in precedenza assegnati ad Air One.

3.2. In base alla regolamentazione vigente già prima del Dicembre 2008, la capacità massima di Linate è limitata a 18 movimenti all'ora per i voli di linea. Tale disposizione risulta tuttora in vigore, nonostante, già per il passato, ne sia stata più volte evidenziata la portata restrittiva a fronte di una capacità tecnica dello scalo di sostenere fino a 32 voli per ora, quindi potenzialmente molto più ampia (si veda a tal proposito quanto segnalato dall'Autorità Garante per la Concorrenza e per il Mercato: AS522 - Determinazione della capacità operativa massima dell'aeroporto di Milano Linate, in Bollettino AGCM n. 18/09).

In particolare, se ne evidenzia la rilevanza in termini di influenza sul mercato aeroportuale, considerato che la scarsità di hub a disposizione e la rigidità nella loro assegnazione si traduce in una distorsione della libera concorrenza, tale da indurre gli operatori (detentori, in un sistema oligopolistico, degli stessi) a operare delle politiche anticoncorrenziali sul sistema del traffico aeroportuale su larga scala (anche europea), decidendo di utilizzare o meno gli slot, o addirittura di spostare alcuni collegamenti su altri scali, a seconda degli obiettivi strategici globali.

3.3. Parallelamente, Milano Malpensa, situato a circa 50 km dalla città di Milano, si colloca come aeroporto hub originariamente dedicato, al momento della sua costituzione, al feederaggio del traffico in prosecuzione da/per voli internazionali.

Sotto il profilo regolamentare, Malpensa è inserito dagli anzidetti Decreti Bersani in un contesto che identifica l'aeroporto di Linate quale infrastruttura per collegamenti

point-to-point con il fine di assicurare il pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dell'hub di Milano Malpensa. Ciò nonostante, in questi ultimi anni, stante l'impossibilità di accesso allo scalo di Milano Linate, diversi vettori hanno iniziato ad utilizzare l'aeroporto di Malpensa come punto di origine/destinazione di collegamenti point-to-point domestici. La natura di hub dello scalo è stata, peraltro, ulteriormente depotenziata dalla decisione di Alitalia-CAI di "abbandonare" Malpensa a favore dell'aeroporto di Roma Fiumicino come punto di convergenza del traffico internazionale.

3.4. Al complessivo contesto regolamentare si è sovrapposta una situazione di fatto – per l'appunto amplificata dalla rigidità del sistema consolidato da uno status quo pressoché immutabile – più volte oggetto di attenzione da parte della Commissione Europea, oltre che dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato (la quale, nel denunciare la distorsione anticoncorrenziale, si è pronunciata con il ben noto provvedimento 11.4.2012 ai danni di Alitalia, che codesto Tribunale ha avuto modo di disaminare nei suoi profili, confermando il complessivo impianto di legittimità della decisione presa da detta Autorità: T.A.R. Lazio – Roma, 18.10.2012, n. 8614, ulteriormente ribadito dal Consiglio di Stato, VI sez., sent. 19.11.2012, n. 2002).

3.4.1. In particolare, si è avuto modo di censurare (sia in sede amministrativa, sia giurisdizionale, oltre che comunitaria) l'assenza di concorrenza non solo effettiva, ma anche solamente "potenziale" in ragione dell'impossibilità per altri vettori aerei di entrare sul mercato, stante la scarsità degli slot a disposizione sullo scalo milanese ascrivibile a ragioni soprattutto regolamentari/amministrative (dirette inizialmente a depotenziare Linate spingendo per il trasferimento dei voli su Malpensa), senza considerare che proprio siffatta scarsità – amplificata dall'impossibilità di ingresso di

nuovi vettori sul mercato di Linate – si traduce in una alterazione della concorrenza sul mercato dei passeggeri europei (concentratosi nelle mani degli operatori già detentori di slot, i quali – lungi dal garantire una piena concorrenza a tutela dei consumatori – detengono il potere di modificare, secondo le esigenze commerciali del profitto individuale, le rotte infra-europee).

3.4.2. E che tale sia la portata dell'anomalia è pienamente confermato dalle conclusioni dell'AGCM (cit. 11.4.2012) che (sia pure con riferimento al rafforzamento del potere di mercato sulla Milano Linate - Roma, determinatosi a seguito della concentrazione Alitalia CAI – Air One) ha osservato come distorsioni anticoncorrenziali di siffatta consistenza debbano essere rimosse con la “necessaria presenza di un effettivo vincolo concorrenziale” e che il vettore concorrente, per poter rappresentare un'alternativa credibile all'incumbent, “dovrebbe poter disporre di un numero di slot sufficiente a garantire la dimensione minima efficiente dell'offerta e un'articolazione delle frequenze idonea”.

4. Con l'odierno Decreto – modificativo dell'art. 4 del previgente D.M. 5.1.2001 (cd. Bersani-bis), senza però che tale modifica sia stata debitamente e previamente notificata alla Commissione UE, come richiesto dalla normativa comunitaria e conformemente a quanto avvenuto con i precedenti decreti Burlando e Bersani, né tantomeno che sia stata sottoposta a previa consultazione con le altre compagnie interessate ad operare su Linate – viene di fatto riscritta la norma dell'articolo 4, ridotta ora a un solo comma, e contestualmente vengono espunti i limiti (si badi, meramente operativi, rimanendo invariato il livello dei movimenti massimi orari) originariamente contemplati dalle lettere a), b), c), d), nonché dai commi 2 e 3 a far data dalla stagione IATA “Winter 2014/2015”.

Nulla muta in ordine al numero di slot disponibili (e dunque dei vettori che sul medesimo scalo di Linate operano), così come rimane invariata la capacità operativa massima aeroportuale, in 18 slot per ora.

Per esigenze esemplificative si riporta una tavola sinottica:

Articolo 4 modificato dal D.M. 1.10.2014	Articolo 4 Introdotta da D.M. 5.1.2001	Articolo 4 (originario) D.M. 3.3.2000
Art. 4. 1. I vettori comunitari possono operare collegamenti di linea "point to point", mediante aeromobili del tipo "narrow body" (unico corridoio), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti dell'Unione europea, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate.	Art. 4. 1. I vettori comunitari possono operare collegamenti di linea "point to point", mediante aeromobili, del tipo "narrow body" (unico corridoio), tra lo scalo di Linate e altri aeroporti dell'Unione europea sulla base dei volumi di traffico passeggeri, in arrivo e in partenza, registrati tra i medesimi aeroporti e il sistema aeroportuale di Milano, nell'anno solare 1999, nei limiti di cui alle seguenti lettere: a) un servizio di andata e ritorno giornaliero per vettore, con l'uso di due bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri <u>compreso</u> tra 350.000 e 700.000 unità; b) due servizi di andata e ritorno giornalieri per vettore, con l'uso di quattro bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri <u>compreso</u> tra	Art. 4. 1. I vettori comunitari possono operare sullo scalo di Linate collegamenti di linea point to point, mediante aeromobili del tipo narrow body (unico corridoio), con altri aeroporti dell'Unione europea individuati in base ai volumi di traffico passeggeri, in arrivo e in partenza, sviluppati nel sistema aeroportuale di Milano nell'anno solare 1999 e nei limiti massimi di cui alle seguenti lettere: a) un servizio di andata e ritorno giornaliero per vettore, con l'uso di due bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri <u>superiore a 350.000 unità</u> e fino a 700.000 unità; b) due servizi di andata e ritorno giornalieri per vettore, con l'uso di quattro bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri <u>superiore a</u>

	700.000 e 1.400.000 unita'; c) tre servizi di andata e ritorno giornalieri per vettore, con l'uso di sei bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri <u>compreso</u> tra 1.400.000 e 2.800.000 unita'; d) senza alcun limite per i collegamenti con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico superiore a 2.800.000 unita'. 2. I vettori comunitari possono effettuare sullo scalo di Linate, con le modalita' di cui al comma 1, un servizio di andata e ritorno giornaliero con l'uso di due bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali ubicati nelle regioni dell'"obiettivo 1 o in citta' capitali di Stati membri dell'Unione europea, <u>che abbiano registrato</u> nel sistema aeroportuale di Milano, nel corso dell'anno solare 1999, un traffico passeggeri inferiore a 350.000 unita'. 3. In ogni caso i vettori comunitari possono effettuare sullo scalo di Linate, con le modalita' di cui al comma 1, due servizi di andata e di ritorno giornalieri, con l'uso di quattro bande orarie, per scali "Hub dell'Unione europea che abbiano sviluppato, nel corso dell'anno solare 1999, un	700.000 unita' e fino a 1.400.000 unita'; c) tre servizi di andata e ritorno giornalieri per vettore, con l'uso di sei bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri <u>superiore</u> a 1.400.000 unita' e fino a 2.800.000 unita'; d) senza alcun limite per i collegamenti con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico superiore a 2.800.000 unita'. 2. I vettori comunitari possono operare sullo scalo di Linate, con le modalita' di cui al comma 1, con un servizio di andata e ritorno giornaliero e con l'uso di due bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali ubicati nelle regioni dell'obiettivo 1 <u>che abbiano sviluppato</u> nel sistema aeroportuale di Milano, nel corso dell'anno solare 1999, un traffico passeggeri inferiore a 350.000 unita'. 3. L'aviazione generale puo' utilizzare lo scalo di Linate.
--	--	--

	traffico superiore a 40.000.000 di unità	passaggeri	
--	--	------------	--

5. Nelle dichiarate intenzioni il Decreto in epigrafe è preordinato alla "liberalizzazione"

(v. preambolo: "considerata la necessità di ottimizzare la fruizione dell'aeroporto... eliminando le restrizioni alla libertà di traffico aereo") dei voli dello scalo di Milano Linate nei collegamenti point-to-point verso le destinazioni europee.

Sennonché, nei fatti, e – in aperta contraddizione con i fini meramente affermati – il provvedimento ministeriale incide gravemente sulla libertà di concorrenza verso le destinazioni europee, alterandola in modo significativo in favore di quei soli vettori commercialmente più forti che detengono un numero particolarmente rilevante di slot su Linate, i quali, mercé l'introduzione di una generalizzata possibilità di collegamenti point to point da e per Milano Linate, a seconda delle esigenze di mero profitto, possono modificare (anche spostandole o sopprimendole), rotte proprie e/o di compagnie loro partner non già solo sul singolo aeroporto, ma anche su altri scali.

Immediato ed evidente effetto è offerto dalla concreta circostanza che Malpensa ha visto perdere dalla sera alla mattina quasi 500mila passeggeri all'anno, e la prospettiva è che si raggiunga facilmente e velocemente il milione, con il passaggio dell'aeroporto di Linate da 9 fino a 10 milioni di passeggeri l'anno.

A titolo esemplificativo sia sufficiente osservare come, dal 26 ottobre la compagnia tedesca Airberlin e quella austriaca Niki – entrambe legate ad Alitalia attraverso il comune azionista Etihad -, per effetto di un accordo di codeshare con Alitalia, abbiano trasferito a Linate otto voli al giorno. La compagnia tedesca utilizzerà slot Alitalia da

Linate per operare tre rotte quotidiane per Dusseldorf e due per Berlino con proprio aeromobile e sigla congiunta con Alitalia; Niki utilizzerà a sua volta invece slot Alitalia per collegare con tre voli Milano Linate a Vienna, sempre con proprio aeromobile e sigla congiunta con Alitalia. Quanto precede è scritto a chiare lettere infatti nel Comunicato Stampa di Alitalia datato 14 Ottobre 2014 (rilevabile sul sito di detta compagnia aerea, con titolo: "Alitalia e Airberlin firmano un accordo di codeshare . Milano Linate nuovo aeroporto per tutti i voli di Airberlin e Niki"). In particolare, come ulteriormente si legge nel Comunicato Stampa di Alitalia del 30 Ottobre 2014 (rilevabile nel suo stesso sito, sotto il titolo: "Alitalia investe sulla Germania"):

"Dal 15 dicembre Alitalia inaugurerà i nuovi voli giornalieri per Berlino e Dusseldorf in partenza da Roma Fiumicino, Milano Linate e Venezia..... Con l'introduzione di questi nuovi voli per Berlino e Dusseldorf, Alitalia offrirà nel corso del 2015 circa 370.000 posti in più, rispetto al 2014, un incremento del 66%. Attualmente Alitalia offre collegamenti diretti da Roma per Monaco di Baviera e da Roma e Milano Linate per Francoforte..... Tutti i nuovi voli sono operati in collaborazione con Airberlin, seconda compagnia aerea tedesca.... Da Milano Linate i nuovi collegamenti vedranno la partenza alle ore 6:30 del nuovo volo per Dusseldorf con arrivo alle ore 8:00, decollerà alle ore 6:35 il volo per Berlino con arrivo alle ore 8:15. I voli di rientro saranno alle ore 21:35 da Dusseldorf, con atterraggio a Linate alle 23:05, e alle 21:45 da Berlino con arrivo a Milano alle 23:25".

6. La compagnia aerea Germanwings è attualmente attiva dall'aeroporto di Malpensa con voli in particolare per Dusseldorf (con connessione verso varie destinazioni tedesche nonché Vienna) e Colonia (con connessione tra l'altro per Berlino). Il suo operativo voli è principalmente concentrato nelle rotte tra Italia e Germania.

particolare, oltre ai detti voli per Dusseldorf e Colonia, da Malpensa Germanwings raggiunge direttamente anche Amburgo e Stoccarda, e da questi aeroporti i suoi passeggeri proseguono in connessione con voli verso altre destinazioni, principalmente tedesche, svizzere ed austriache.

Nonostante molteplici richieste nel corso degli anni, Germanwings non ha mai ricevuto l'autorizzazione da Assoclearance – che opera in qualità di Coordinatore degli slot per l'aeroporto di Linate – ad ivi utilizzare bande orarie, trovandosi pertanto costretta ad operare in situazione di svantaggio verso Alitalia nelle tratte tra Milano e la Germania, dovendo sostenere l'onere di continuare a mantenere a tal fine l'aeroporto di Malpensa, ben più scomodo, caro e difficilmente raggiungibile dalla città di Milano e buona parte della Lombardia rispetto a Linate, come già più volte evidenziato, come sopra ricordato, sia dalla Commissione Europea che dall'Autorità italiana per la Concorrenza.

Risulta chiaro ed evidente l'interesse concreto ed attuale da parte di Germanwings ad impugnare il decreto impugnato, avuto riguardo all'utilità che ne deriverebbe nella sua sfera giuridica dall'eventuale annullamento del provvedimento gravato, così consentendo alla stessa società ricorrente di poter concorrere "ad armi pari" con le altre compagnie aeree beneficiarie degli effetti della richiamata misura gravata, finalizzando l'azione verso una corretta pianificazione delle strategie commerciali inerenti la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese.

La situazione, già grave in partenza per Germanwings in quanto Alitalia ha ottenuto sin dall'inizio degli anni 2000 la stragrande maggioranza degli slot disponibili su Linate e in seguito consolidati con quelli Air One (ovvero, ha potuto mantenere quasi intatti

tutti gli slot che già utilizzava per i voli tra Linate e Fiumicino oltre a quelli per numerose destinazioni nel Mezzogiorno, mentre i menzionati decreti Burlando e Bersani costringevano le altre compagnie comunitarie ad abbandonare il 66% degli slot da esse in precedenza tenuti a Linate, per trasferire all'aeroporto di Malpensa tutti i loro voli, eccettuati quelli sulle poche rotte da Linate ancora ammesse dal Bersani-bis), tanto da non permettere a Germanwings di poter fronteggiare la concorrente Alitalia da Linate, è decisamente peggiorata a seguito della possibilità offerta dal Decreto Lupi ora ad Alitalia di spostare voli – utilizzando bande orarie non più utili a detta compagnia per l'operativo Linate-Fiumicino – dalla rotta romana a quelle verso la Germania, entrambe (Dusseldorf e Berlino) di nuova istituzione da Linate. Si noti in particolare sul punto che dai circa 50 voli che Alitalia operava da Linate a Fiumicino dopo la fusione con Air One di fine 2008, attualmente i sistemi elettronici di vendita della medesima Alitalia segnalano un numero di voli su tale direttiva di poco superiore a 20, quindi si sono liberati quasi il 60% di slot per Alitalia, che può quindi più utilmente destinarli a nuove rotte (come quelle tedesche sopra indicate).

Un effetto ancora più perverso del Decreto in questione, è che così permette a compagnie aeree in precedenza non presenti su Linate (quali Airberlin e Niki) e che nemmeno avevano fatto richiesta di slot a tal fine presso Assoclearance, di entrare direttamente in operativo su Linate – scavalcando altre compagnie aeree che da tempo stavano chiedendo la concessione di slot in tale aeroporto vedendosi ripetutamente rifiutare – come da documenti allegati - per “esaurimento della capacità di Linate”, e tra le riceventi simile diniego proprio Germanwings, che, dopo aver proprio di recente chiesto ad Assoclearance di poter operare e raggiungere da Linate le destinazioni di Dusseldorf, Colonia, Stoccarda ed Amburgo, si è vista negare i

richiesti slot su Linate dal detto Coordinatore, con la seguente motivazione: "slots not available due to maximum nbr of movements / hour already reached stop", ossia, traducendo alla lettera tale frase dall'inglese: **"slot non disponibili poiché il massimo numero di movimenti per ora è già stato raggiunto, stop"** - grazie agli accordi di alleanza (tramite il comune socio Etihad) tra dette compagnie ed Alitalia, addirittura potendo queste utilizzare i loro aeromobili ed apporre la propria sigla in codeshare con Alitalia. Quanto detto, peraltro, nemmeno curandosi la nuova alleanza in questione di non dare nell'occhio, ma - al contrario - enfatizzando tali nuovi voli nei Comunicati Stampa di Alitalia stessa!

Il tutto in danno della concorrenza e, soprattutto, in aperta contraddizione con le premesse contenute nel Decreto Lupi. Entrando in qualsiasi motore di ricerca per prenotazione voli da Linate per Dusseldorf - ved. ad esempio documentazione allegata, per la data del 17 Febbraio 2015 - si scopre così che tra tali due aeroporti è possibile volare solo con Alitalia/Airberlin (in codice congiunto), mentre nessun'altra compagnia aerea è riuscita ad entrare su tale rotta ad offrire un servizio in competizione con tale monopolio di fatto venutosi a creare in seguito al Decreto Lupi.

Come conseguenza immediata, Germanwings si trova impossibilitata a contrastare tale nuova ed inattesa apertura alle rotte continentali europee (in particolare, da Linate alla Germania) della quale al Decreto, con immediata perdita di clienti diretti da Milano verso le nuove destinazioni da Linate per Dusseldorf (aeroporto che serve anche numerose altre importanti città circostanti, con ulteriore drenaggio del traffico verso gli scali serviti da Germanwings da Malpensa) e Berlino, passeggeri che sino all'entrata in vigore del Decreto volavano da Malpensa a Dusseldorf, Amburgo, Stoccarda o Colonia, per poi prendere un volo in coincidenza da tali aeroporti verso ad

esempio Berlino o Vienna. E' evidente pertanto che solo con una redistribuzione degli slot del Gruppo Alitalia e la conseguente attribuzione di slot su Linate a Germanwings, la Ricorrente potrebbe contrastare efficacemente secondo i migliori canoni della corretta ed equa concorrenza di mercato la nuova attività sulle rotte tedesche ed austriache intrapresa dell'alleanza Alitalia-Airberlin-Niki, permessa e divenuta improvvisamente operativa a seguito dell'emanazione del Decreto.

7. Il danno che Germanwings sta attualmente subendo a causa del Decreto è al momento difficilmente quantificabile, proprio perché l'operativo da Linate per Dusseldorf, Berlino e Vienna da parte di Alitalia e sue alleate è previsto entrare in vigore a metà Dicembre, ma comunque è stimabile approssimativamente – al momento – in un importo di svariati milioni di Euro. Tuttavia, bisogna considerare che il danno potenziale, ed il pregiudizio più grave che può subire Germanwings, è dato dal fatto che Alitalia può – analogamente a quanto fatto insieme a Airberlin e Niki con le nuove rotte da Linate per Berlino, Dusseldorf e Vienna – a suo mero piacimento creare nuove rotte (ad es., Amburgo, Colonia o Stoccarda) e spostare aeromobili su tali altre nuove rotte verso la Germania o qualsivoglia altra destinazione europea, sostituendo i voli per Roma che meglio gli possa aggradare e convenire (rotta ormai divenuta non più competitiva con l'aumentare della velocità e quantità dei treni Frecciarossa ed Italo tra Roma e Milano) od anche altre rotte nel Mezzogiorno. Per Alitalia si tratta infatti solo di destinare ad altra funzione l'alto numero di slot che detiene a Linate, salvati a suo tempo dal trasferimento forzato a Malpensa imposto dai ministri Burlando prima, e Bersani dopo, dietro la semplice motivazione che la rotta Linate-Fiumicino dovesse essere assolutamente salvaguardata. Non è stato infatti introdotto dal Decreto Lupi alcun correttivo a questa situazione, che vede Alitalia attualmente titolare di un

numero eccessivo di slot rispetto alla funzione originaria per la quale le era stato permesso di detenerli – unire Roma e Milano con una specie di servizio shuttle - senza assoggettarli alla falcidia del 66% come invece avvenuto ad inizio del 2000 per le altre compagnie comunitarie costrette a muovere su Malpensa quasi tutti i propri voli.

Se, invece, il Decreto avesse perlomeno previsto la redistribuzione tra gli altri vettori non più utilizzati da Alitalia sulla rotta tra Linate e Fiumicino (ossia, quei voli che non adempiono più a quella funzione di servizio "shuttle" tra Roma e Milano, che ne aveva evitato la falcidia del 66% degli slot rispetto a quanto, invece, avvenuto ad inizio anni 2000 per i voli delle altre compagnie aeree comunitarie), non sarebbero stati eccezionali e rilevabili come contrari al Diritto gli aspetti lesivi della concorrenza di cui al Decreto Lupi, seriamente pregiudizievoli per tutte le compagnie differenti da Alitalia (e sue alleate AirBerlin e Niki).

Questo rende praticamente ingestibile ogni investimento e programmazione in future rotte da servire da parte di Germanwings dall'aeroporto di Malpensa, presso il quale attualmente opera, in quanto nulla può escludere che – qualora da tale aeroporto fosse iniziata dalla Ricorrente una nuova rotta verso un'altra destinazione tedesca o comunitaria in genere – Alitalia, anche grazie alle sue nuove alleate che mettono a disposizione i necessari aeromobili, possa decidere di contrastare tale attività andando anch'essa a coprire detta nuova rotta, direttamente però da Linate, aeroporto (a dire della stessa Autorità della Concorrenza e del Mercato, nella decisione relativa ai voli di Alitalia da Linate, sopra citata) sicuramente più comodo ed a portata di mano per la clientela business o time sensitive (ossia, che consideri di particolare rilevanza nella scelta dei voli - ad es. per una riunione con un cliente in Germania -, la possibilità di effettuare andata e ritorno in giornata, e la programmazione dei nuovi voli di

Alitalia/Airberlin verso Berlino e Dusseldorf, nonché di Alitalia/Niki verso Vienna, sembra puntare proprio a tale obiettivo) rispetto appunto a Malpensa. Per Alitalia basterebbe utilizzare a tale fine un paio di slot, tra quelli venutisi a liberare dalla rotta Linate-Fiumicino (o da qualche altra rotta verso il Mezzogiorno non ritenuta più interessante...).

L'unica soluzione al vulnus gravissimo ad un'onesta concorrenza tra vettori posti sullo stesso piano (anche se già in partenza abbastanza inclinato a favore di Alitalia...) venutosi a creare con il Decreto, è pertanto di invalidarlo od annullarne tutti i suoi effetti anti-concorrenziali, sempre che non si possa procedere in alternativa ad una redistribuzione equa degli slot su Linate tra le compagnie aeree ivi operanti o che da tempo hanno fatto richiesta di entrarvi, tenuto conto degli slot non più utilizzati da Alitalia sulla direttiva per Fiumicino, rispetto al numero di slot che era riuscita a mantenere per tale scopo ad opera dei decreti Burlando e Bersani ad inizio anni 2000.

8. Infine, per quanto attiene la cronistoria dei fatti, si evidenzia che – a differenza dei precedenti decreti Burlando e Bersani, che avevano visto una lunga gestazione con conseguente preavviso alle compagnie aeree concorrenti di Alitalia, ed alla Commissione UE in persona del Commissario ai Trasporti di quel tempo – il Decreto emesso ad Ottobre ha visto la luce praticamente inaudita altera parte, tanto che né la Commissione UE né tantomeno le compagnie aeree concorrenti di Alitalia (per quanto ci riguarda, Germanwings) risultano essere state tempestivamente ed adeguatamente consultate ed informate. La Ricorrente non ha pertanto avuto modo di preparare alcuna azione a copertura delle rotte che si sono improvvisamente aperte da Linate, tanto meno porre in essere alcun rimedio mitigativo degli effetti del Decreto a suo

danno ed a favore delle concorrenti Alitalia/Airberlin/Niki, così favorite da tale nuova normativa.

Il danno dalla mancata rimozione od annullamento del Decreto, che sta subendo e può ulteriormente subire Germanwings a seguito di tale grave ed inattesa distorsione della concorrenza, è incommensurabile, e non potrebbe essere rimediato – dati i tempi non brevi per una eventuale risposta in merito – dal ricorso in sede di autorità della concorrenza a livello italiano od europeo, a questo punto.

IN DIRITTO

I.

ECCESSO DI POTERE PER CONTRADDITTORIETA' E ILLOGICITA'. - MOTIVAZIONE MERAMENTE APPARENTE. – VIOLAZIONE DELL'ART. 107 Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (ex art. 87 del T.C.E.).

1. Il Decreto impugnato, nelle sue premesse logiche, muove dalla “considerata”... “necessità di ottimizzare la fruizione dell'aeroporto di Milano Linate, eliminando le restrizioni alla libertà di traffico aereo imposte con i citati Decreti ministeriali, mantenendone invariata la capacità aeroportuale, nell'ottica del pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dell'Hub di Milano Malpensa”.

In vista di tale obiettivo – ritenuto dal Ministero – “condizionante”, viene aggiunto che “per perseguire tali finalità, si rende necessario modificare alcuni parametri fissati dai citati Decreti Ministeriali, mantenendo invariato il numero massimo dei movimenti orari”.

2. Gli effetti concreti del provvedimento e, con esso, le misure in esso contenute, tuttavia, sono del tutto inconseguenti rispetto alle premesse, cosicché esso si appalesa, nei profili sintomatici, macroscopicamente illogico in conseguenza della contraddittorietà intrinseca che lo caratterizza.

3. Le ragioni sottese agli evidenti dubbi di legittimità sono insite nelle premesse sopra enunciate in tema di funzionalità degli hub dell'aeroporto di Milano Linate, sia nel contesto dei collegamenti point to point verso le destinazioni europee, sia in relazione al complesso sistema aeroportuale del city airport rispetto allo scalo di Milano Malpensa.

4. Ed invero, gli effetti del D.M. cd. "Lupi", ben lungi dal realizzare una effettiva liberalizzazione volta alla eliminazione delle "restrizioni alla libertà di traffico aereo imposte" dai previgenti decreti ministeriali, si atteggiavano alla stregua di una regolamentazione che "rafforza" ulteriormente i detentori "forti" degli slot di Linate (ovverosia, quelle compagnie che ne dispongono in un maggiore numero, godendo contestualmente di collegamenti presso una significativa quantità di altri scali) collocandosi, per effetto delle conseguenze pratiche che essi realizzano sul mercato, in una posizione del tutto opposta all'"ottica di pieno dispiegamento delle potenzialità dell'Hub di Milano Malpensa". Tale rafforzamento avrebbe potuto e dovuto essere bilanciato quanto meno da una equa redistribuzione degli slot Alitalia non più utilizzati e necessari per il servizio "shuttle" Linate-Fiumicino, ma proprio su tale importante aspetto di lesione grave della concorrenza a scapito dei vettori comunitari altri che Alitalia (e le sue alleate Airberlin e Niki), il Decreto è assolutamente silente.

Pertanto, come è agevolmente evincibile da quanto dedotto in premessa, il provvedimento ministeriale aggrava una situazione già claudicante sul piano della concorrenza e ne realizza gli effetti più penalizzanti – su tutto il mercato aeroportuale da e per le destinazioni europee in favore dei solo vettori forti che hanno a disposizione preziosissimi slot su Linate, inducendoli a modificare – secondo i propri asset di mercato – collegamenti anche su altri scali (in primis Malpensa).

5. Si è già detto quale sia l'anomalia che attinge Linate. Essa è stata già evidenziata dall'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato (AS522 - Determinazione della capacità operativa massima dell'aeroporto di Milano Linate, in Bollettino AGCM n. 18/09): "In ragione della specificità della regolazione richiamata gli slot sull'aeroporto di Milano Linate costituiscono una risorsa estremamente scarsa, tale da rappresentare il principale asset di accesso ai mercati per i vettori che intendono operare dal city airport milanese. La disponibilità di slot è tanto più rilevante in considerazione della strategicità dello scalo di Milano Linate, tenuto conto cioè della sua capacità attrattiva della clientela che deve necessariamente recarsi nel capoluogo lombardo – una quota rilevante della quale è rappresentata dal segmento business. Al riguardo va pure considerato che la coppia di diritti di atterraggio e decollo assegnata da Assoclearance su una data rotta non presenta un vincolo di destinazione rigido ma resta nella piena disponibilità dei singoli operatori, i quali possono decidere di utilizzare o meno i singoli slot da Milano Linate sulla rotta designata, oppure - salvo alcune limitazioni previste dal D.M. 5 gennaio 2001 - modificarne la destinazione a seconda dei calcoli di convenienza economica e delle strategie di competizione nei confronti dei concorrenti".

Il Decreto Lupi interviene in un mercato invariato, dichiarando di perseguire una finalità di superamento della restrizione del mercato aereo, rimuovendo proprio le più

significative limitazioni previste dal D.M. 5 gennaio 2001. Sennonché in tal modo, operando a numero di slot invariati, realizza l'effetto opposto, rafforzando i soli vettori che hanno a disposizione i medesimi e, addirittura, favorendo anche lo spostamento di quote significative di voli per rotte (ved. proprio Airberlin spostatasi da Malpensa a Linate) in precedenza servite da altri scali rispetto a quello di Linate, o addirittura la loro soppressione.

6. In breve, il Decreto impugnato realizza e rafforza, illogicamente con le premesse, una posizione di "oligopolio non contendibile", tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, sulla rotta tra Milano Linate e le destinazioni europee.

Essendo rimasta invariata la capacità aeroportuale di Linate, e con essa il numero massimo dei movimenti orari, nonché il novero dei detentori di slot – senza opportuna re-distribuzione di almeno parte degli slot Alitalia sopra ricordati –, ed avendo nel contempo "aperto" indiscriminatamente i collegamenti point to point verso le destinazioni europee per i soli vettori di Linate che hanno a disposizione un numero significativo di bande orarie da spostare da una rotta ad un'altra, senza un riequilibrio complessivo del sistema dei trasporti aeroportuali, si è realizzato un effetto opposto alla eliminazione delle "restrizioni alla libertà di traffico aereo" e non favorisce affatto il "pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dell'Hub di Milano Malpensa"; ciò per un duplice motivo: (i) chi già opera su Linate (anzi: solo chi opera su Linate), avvantaggiandosi della eliminazione di qualsivoglia barriera al collegamento point to point da e per Linate verso le destinazioni europee, sarà libero (proprio in ragione di quanto già sopra osservato dall'AGCM con AS522) di lasciare inutilizzati slot (giovandosi della regola dell'80/20, che permette alla compagnia in questione per il

futuro di mantenere la titolarità del 100% delle bande orarie assegnatagli in una stagione, a condizione che utilizzi in detta stagione almeno l'80% di tali slot) ovvero di mutare la destinazione dei voli a seconda della convenienza economica oppure delle strategie nei confronti dei concorrenti, anche attraverso lo stravolgimento dei collegamenti su altri aeroporti (rispetto ai quali opera direttamente o per mezzo di partner in accordi di codeshare, come sta avvenendo con le citate Airberlin e Niki); (ii) il rafforzamento dei detentori di slot su Linate non implica affatto un pieno dispiegamento di Malpensa: a) perché quest'ultimo è ormai tutt'altro che qualificabile come hub (essendosi siffatto ruolo ridimensionato come già osservato nell'istruttoria ACGM di cui al provvedimento 11.4.2012 confermato da codesto T.A.R.) a fronte del progressivo utilizzo da parte di vettori ai quali è precluso l'accesso a Linate ai fini dei collegamenti point to point; b) Malpensa, per effetto degli assetti complessivi così ridisegnati sta perdendo significative fette di mercato, e soprattutto passeggeri, che stanno spostandosi su Linate nell'ordine del milione (contrariamente persino agli obiettivi dei ministri Burlando e Bersani, che volevano limitare il numero annuale dei passeggeri su Linate a non più di 8 milioni. Ora si è invece già superato 9 milioni e si prospetta che i passeggeri che presto orbiteranno su Linate raggiungeranno 10 milioni!).

Sotto l'evidenziato profilo appare macroscopicamente palese l'eccesso di potere nelle sue figure sintomatiche della contraddittorietà e dell'illogicità.

7. La tutela della concorrenza è strumentale rispetto al conseguimento del fine del massimo benessere collettivo, e come tale strettamente ed irrimediabilmente correlata alla tutela dei consumatori, che la norma derogatoria affida alla adozione di mere misure comportamentali.

Al riguardo, va ricordato che la libertà di concorrenza, nel costituire manifestazione della libertà d'iniziativa economica privata consacrata nell'art. 41 Cost., suscettibile di subire limitazioni giustificate da ragioni di utilità sociale e da fini sociali, risponde alla duplice finalità di garantire la libertà di iniziativa economica che spetta nella stessa misura a tutti gli imprenditori e, al contempo, di protezione della collettività, in quanto l'esistenza di una pluralità di imprenditori, in concorrenza tra loro, giova a migliorare la qualità dei prodotti e a contenerne i prezzi, risultando così funzionale alla protezione degli interessi dei consumatori.

Ora, la libertà di concorrenza, può, risultare compromessa tanto per effetto della costituzione di posizioni di monopolio quanto per effetto di posizioni dominanti costituite per effetto dell'autorizzazione ex lege, e non disciplinate attraverso l'imposizione preventiva di misure strutturali.

Non può, inoltre, sottacersi, come l'operazione autorizzata dalla norma derogatoria (che ormai è tutt'altro che tale – visto che non è circoscritta all'Expo 2015 come inizialmente era stato presentato il provvedimento che stava per essere emesso dal Ministro Lupi –) risulti destinata a far assumere una posizione dominante in capo ai detentori "forti" (quelli che hanno maggior numero di slot su Linate e godono altresì di collegamenti da altri scali), diminuendo la presenza di operatori concorrenti su numerose rotte, e rendendo i vettori forti gli unici vettori su altre rotte, dovendo al riguardo evidenziarsi che, secondo la definizione della Corte di Giustizia, la posizione dominante è la posizione di potenza economica detenuta da un'impresa, che conferisce alla stessa il potere di ostacolare il mantenimento di una concorrenza effettiva sul mercato rilevante, fornendole la possibilità di comportamenti indipendenti in misura apprezzabile rispetto ai propri concorrenti, ai clienti ed ai consumatori, senza per questo subire conseguenze.

Quindi, rilevato che Linate ha 18 movimenti orari massimi fin dal 2000, che medio tempore non sono intervenute distribuzioni di ulteriori slot, e che anche le richieste di slot addizionali sono state negativamente riscontrate da Assoclearance a fronte della dichiarata indisponibilità nel detto scalo, può concludersi che il fine (dichiarato nel D.M. 1.10.2014) di ottimizzazione della piena fruizione di Milano Linate e di eliminazione delle barriere alla libertà dei traffici sia del tutto apparente, considerato che la capacità dell'aeroporto, alla luce della rigidità nell'assegnazione di nuovi slot, risulterebbe satura: in alternativa slot non utilizzati sarebbero dovuti essere rilasciati e distribuiti secondo la regola new entrant/incumbent.

II.

VIOLAZIONE DELL'ART. 107 T.F.U.E. (Trattato per il Funzionamento dell'Unione Europea – ex art. 87 del T.C.E.) – VIOLAZIONE DEGLI ARTT. 101 e 102 del T.F.U.E. (ex artt. 81 e 82 del T.C.E.). - VIOLAZIONE DEGLI ARTT. 97 – 41 Cost. – VIOLAZIONE DEL REG. CE n. 1008/2008 con particolare riferimento all'art. 19. - ECCESSO DI POTERE PER ILLOGICITA' MANIFESTA E CONTRADDITTORIETA'. - VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITA'.

1. Le argomentazioni sopra sviluppate, anche in ragione degli effetti che incidono solo sul riposizionamento di alcuni vettori aerei (e nel dettaglio di Alitalia, che detiene il maggior numero di slot su Linate), consentono agevolmente di ascrivere la previsione contenuta nel D.M. 1.10.2014 al complesso di misure volte a favorire esclusivamente alcuni operatori economici in danno della concorrenza.

2. Orbene, ai sensi dell'art. 107 del Trattato per il Funzionamento dell'Unione Europea (ex art. 87 del TCE) "Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che,

favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.

Nel caso di specie, la locuzione “sotto qualsiasi forma”, alla stregua di norma di chiusura, consente di configurare la previsione del Decreto come misura anticoncorrenziale vietata dalla normativa comunitaria e perciò da censurare nella sua piena portata, sia allorché il provvedimento in questione sia immediatamente in grado di falsare la concorrenza, che anche – non essendo ammessa alcuna eccezione al riguardo – quando tale pregiudizio sia solo e meramente potenziale (come riflesso nella parola “minaccino”), posto che pure la sola eventuale minaccia possa di per sé meritare la piena censura normativa ed essere atta ad invalidare il Decreto.

3. Nel contempo, giovi richiamare la previsione dell’art. 19 del Regolamento CE n. 1008/2008 del 24.9.2008, recante norme in tema di prestazione di servizi aerei nella Comunità.

3.1. La normativa comunitaria contempla un sistema di “co-essenzialità funzionale” che si traduce in un meccanismo di concertazione con gli operatori del settore, che nella specie è stato integralmente pretermesso: “2. Uno Stato membro può, previa consultazione delle parti interessate, compresi i vettori aerei e gli aeroporti coinvolti, regolamentare, senza discriminazioni tra le destinazioni all’interno della Comunità oppure basate sulla nazionalità o sull’identità del vettore aereo, la distribuzione del traffico aereo tra aeroporti”.

Nell’ipotesi contemplata necessitava una “previa consultazione delle parti”, compresi i vettori e gli aeroporti coinvolti, che è mancata. Inoltre, la regolamentazione avrebbe dovuto avere luogo “senza discriminazioni” tra le destinazioni; viceversa, avere

“potenziato” la funzione di scelta dei vettori “forti”, detentori di maggior numero di slot in un contesto aeroportuale caratterizzato dalla loro scarsità, equivale ad avere conferito esclusivamente ai primi la scelta (e dunque l’arbitrio affidato alla loro scelta imprenditoriale di profitto) circa le destinazioni che, inevitabilmente, finiscono con l’essere “discriminate” in quanto subordinate alle loro mere strategie commerciali.

3.2. *Inoltre, ai sensi del medesimo art. 19, co. 2, ultimo periodo, del Regolamento 1008, “Ogni decisione di regolare la distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti coinvolti rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri oggettivi”; viceversa, la previsione del D.M. impugnato non pare minimamente ispirarsi al principio di proporzionalità – considerato che impone un ingiustificato sacrificio alla concorrenza non controbilanciato da una tutela effettiva della libertà di circolazione – e, soprattutto, non ancora a parametri “oggettivi” la distribuzione del traffico aereo, affidata, viceversa, a valutazioni soggettive dei soli vettori in situazione di oligopolio (quelli che continuano a detenere in regime di privativa gli slot), ora liberi di spostare rotte su altre destinazioni e di utilizzare o non utilizzare, o addirittura cedere (mediante accordi di codeshare), gli slot disponibili a Linate, alterando la distribuzione del traffico aereo su larga scala.*

3.3. *Ulteriore profilo di illegittimità risiede nel non avere richiesto e/o atteso la pronuncia della Commissione Europea sulla redistribuzione del traffico aereo ingenerata per effetto della modifica al D.M. 15/2000.*

E invero, “3. Lo Stato membro interessato informa la Commissione della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare le disposizioni

esistenti in materia di distribuzione del traffico.

La Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo e, entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni da parte dello Stato membro e secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, decide se lo Stato membro può applicare le misure".

Non vi è dubbio che nel caso di specie si siano modificate le disposizioni in materia di traffico aereo. Ciò nonostante, si è inteso procedere senza richiedere e attendere il parere della Commissione.

4. Il divieto per gli Stati membri di adottare provvedimenti contrari alle norme sulla concorrenza - o che anche solo minaccino di falsarla - contenute nel Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) che inducano le imprese a sfruttare la loro posizione dominante in modo abusivo, unitamente al principio del primato del diritto comunitario, deve essere valutato alla luce del combinato disposto degli artt. 3, 4, 5, 6, e 101 del TFUE e dell'articolo 4, paragrafo 3, del Trattato UE (ex artt. 3, 81 e 10 del TCE), in virtù del quale, secondo un consolidato orientamento della Corte di Giustizia, gli Stati membri non possono – alla stregua del principio di leale collaborazione - adottare o mantenere in vigore misure, anche di natura legislativa o regolamentare, che possano rendere praticamente inefficaci le regole di concorrenza del Trattato applicabili alle imprese (sentenze della Corte di Giustizia: 16 novembre 1977, causa 13/77, Inno/Atab; 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84, Asjes; 21 settembre 1988, causa 267/86, Van Eycke; 17 novembre 1993, causa C-185/91, Reiff; 17 novembre 1993, causa C-2792, Meng; 9 giugno 1994, causa C-153/93, Delta

Schiffahrts; 5 ottobre 1995, causa C-96/94, Centro Servizi Spediporto; 18 giugno 1998, causa C-35/96, Commissione c. Italia; 19 febbraio 2002, C-35/99, Arduino; 9 settembre 2003, C-198/01, Consorzio Industrie Fiammiferi).

E' proprio quello che si è realizzato nel caso de quo, laddove il decreto ministeriale impugnato è andato concretamente ed effettivamente a favorire la posizione di talune compagnie aeree, quali Alitalia, già in possesso di slot sullo scalo di Milano-Linate in posizione dominante rispetto alla compagnia ricorrente, misura -quella impugnata- che ha consentito di rendere inefficaci le regole di concorrenza.

Ancora, il primato del diritto comunitario e la salvaguardia dell'effetto utile delle norme del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, vanno declinati nella prospettiva della evoluzione del meccanismo di applicazione del diritto comunitario della concorrenza in via decentrata, inaugurato dalla Corte di Giustizia con la sentenza 22 giugno 1989, causa 103/88, Fratelli Costanzo.

Ne consegue che, sebbene, di per sé, gli artt. 101 e 102 del TFUE (ex artt. 81 e 82 del TCE) riguardino esclusivamente le condotte poste in essere dalle imprese e non le disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, tali disposizioni, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, del Trattato UE che prevede un dovere di collaborazione (ex art. 10 del TCE), obbligano gli Stati membri a non adottare o mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei a eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese.

Sul piano della reazione ordinamentale alle ipotesi in cui le misure statali, di natura legislativa o regolamentare, si pongano in violazione degli artt. 101 e 102 del TFUE (ex

artt. 81 e 82 del TCE), il primato del diritto comunitario, unitamente all'evoluzione in chiave decentrata dell'applicazione del diritto della concorrenza, impone che la competenza a vigilare sul rispetto del diritto comunitario spetti a tutti gli organi dello Stato.

Pertanto, tenuto conto del principio, di cui al Trattato di Maastricht, in base al quale l'azione degli Stati membri in materia economica deve seguire il principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza (artt. 119 e 120 TFUE – ex artt. 4 e 98 del TCE) e della costante giurisprudenza comunitaria ai sensi della quale il principio del primato del diritto comunitario esige che, in caso di contrasto con una norma comunitaria, qualsiasi disposizione nazionale, sia anteriore che posteriore alla stessa, debba essere disapplicata o annullata e che siffatto obbligo incombe non solo sul giudice nazionale ma anche su tutti gli organi dello Stato, comprese le autorità amministrative (secondo la ricordata giurisprudenza Fratelli Costanzo), l'adito Collegio giudicante ha l'obbligo di adottare tutti i provvedimenti necessari per agevolare la piena efficacia del diritto comunitario.

Il primato del diritto comunitario, nell'imporre la disapplicazione e/o l'annullamento di qualsiasi disposizione della legislazione nazionale in contrasto con una norma comunitaria, indipendentemente dal fatto che sia anteriore o posteriore a quest'ultima, fa sì che tale obbligo di disapplicazione e/o annullamento della normativa nazionale in contrasto con il diritto comunitario incomba, quindi, non solo sul giudice nazionale, ma anche su tutti gli organi dello Stato, comprese le Autorità amministrative (TAR Lazio, Roma, Sez. I, 11 luglio 2011 n. 6172).

Giova al riguardo evidenziare come, con riferimento al diritto nazionale, l'affidamento della tutela della concorrenza, e dei diritti e dei valori costituzionali ad essa connessi, è stato conferito dalla legge al giudice nazionale ed a tutti gli organi dello Stato, comprese le Autorità amministrative.

Pertanto, l'esigenza di accertare il contesto fattuale ai fini di valutare la compatibilità o meno di una normativa nazionale con gli artt. 3, 4, 5, 6, 101 e 102 del TFUE e dell'articolo 4, paragrafo 3, del Trattato UE (ex artt. 3, 81, 82 e 10 del TCE), è stata espressa dalla stessa Corte di Giustizia nella sentenza 1 ottobre 1998, causa C-38/97, Librandi, risultando pertanto funzionale a tale esigenza il riconoscimento alle autorità nazionali della competenza in ordine alla verifica della compatibilità di misure statali alle regole della concorrenza.

Seppur è vero che, secondo la giurisprudenza della Corte, gli artt. 101 e 102 del TFUE (ex artt. 81 e 82 del TCE) riguardano soltanto comportamenti anticoncorrenziali adottati dalle imprese di loro propria iniziativa, non può tuttavia escludersi l'applicabilità di tali norme nelle ipotesi in cui un comportamento anticoncorrenziale venga imposto alle imprese da una normativa nazionale o se quest'ultima crei un contesto giuridico che di per sé elimini ogni possibilità di comportamento concorrenziale da parte loro, come avvenuto nel caso oggetto del presente ricorso.

Anche laddove la restrizione alla concorrenza non trovi origine in comportamenti autonomi delle imprese **ma nelle norme statali**, non può ritenersi che gli artt. 101 e 102 del TFUE (ex artt. 81 e 82 del TCE) si applichino solo nel caso in cui la normativa nazionale lasci sussistere la possibilità di una concorrenza che possa essere ostacolata, ristretta o falsata da comportamenti autonomi delle imprese.

La sentenza della Corte di Giustizia del 9 settembre 2003, C-198/01, nel caso Consorzio Industrie Fiammiferi (CIF) contro Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nel pronunciare sulla questione pregiudiziale volta a chiarire l'effettiva estensione del potere in capo all'Autorità di applicare gli artt. 101 e 102 del TFUE (ex artt. 81 e 82 del TCE), e di procedere, nell'esercizio delle competenze istituzionali, alla disapplicazione delle norme nazionali che risultino in contrasto con il diritto comunitario, ha difatti espressamente affermato l'obbligo per gli Stati membri a non adottare o mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei a eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese, come ricavabile dall'articolo 4, paragrafo 3, del Trattato UE (ex art. 10 del TCE), che sancisce il dovere di collaborazione tra gli stessi, il quale va letto in combinato disposto con gli artt. 101 e 102 del TFUE (ex artt. 81 e 82 del TCE), che invece riguardano esclusivamente la condotta delle imprese e non le disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, tenuto altresì conto che il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea prevede espressamente che l'azione degli Stati membri, nell'ambito della loro politica economica, debba rispettare il principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza.

La cogenza di tale obbligo e la salvaguardia delle regole di concorrenza si traducono nell'esigenza di disapplicazione e/o annullamento di qualsiasi disposizione della legislazione nazionale in contrasto con una norma comunitaria, indipendentemente dal fatto che sia anteriore o posteriore a quest'ultima, in forza del principio del primato del diritto comunitario, come peraltro riconosciuto da giurisprudenza costante.

Tale obbligo di disapplicazione e/o annullamento della normativa nazionale in contrasto con il diritto comunitario ricade, secondo quanto affermato dalla Corte nella

richiamata sentenza CIF, non solo sul giudice nazionale, ma anche su tutti gli organi dello Stato, comprese le Autorità amministrative, il che implica, ove necessario, l'obbligo di adottare tutti i provvedimenti necessari per agevolare la piena efficacia del diritto comunitario (sentenza 13 luglio 1972, causa 48/71, Commissione/Italia).

Sintetizzando, i principi generali sanciti dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea che sono stati violati con l'emanazione del D.M. 1 ottobre 2014 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono caratterizzati dal primato del diritto comunitario, dall'obbligo di leale cooperazione degli Stati membri e dalla garanzia dell'effetto utile delle norme sulla concorrenza attraverso il divieto di adozione di provvedimenti idonei a pregiudicarle, nel rispetto del principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza.

ISTANZA CAUTELARE

Il fumus emerge dai motivi su esposti.

Il periculum in mora è direttamente correlato al consolidarsi di una sostanziale – ed imminente (a far data dalla stagione IATA Winter 2014-2015) – alterazione della concorrenza nell'ambito del traffico aereo da e verso le destinazioni europee per effetto di accordi diretti o indiretti, che, come evidenziato, condurrà sino allo stravolgimento delle rotte aeree (spesso anche soppressione ovvero spostamenti da uno scalo all'altro) secondo la dinamica già descritta dall'Autorità Garante (AS522), sino al punto di mettere a rischio, da un lato, elevati livelli occupazionali, e, dall'altro, il diritto degli utenti a usufruire di un ampio mercato di collegamenti aerei sia sotto il profilo qualitativo che quantitativo da più scali aeroportuali.

P.Q.M.

Si conclude per l'annullamento – previa sospensione – del Decreto impugnato. Con ogni consequenziale statuizione anche in ordine alle spese di giudizio.

Si dichiara che il contributo unificato è pari ad € 650,00.

I sottoscritti procuratori dichiarano, inoltre, di voler ricevere le comunicazioni e notifiche via PEC all'indirizzo: alessandro.biamonte@pec.it.

Roma, 4.12.2014

Avv. Salvatore VITALE

Avv. Alessandro BIAMONTE

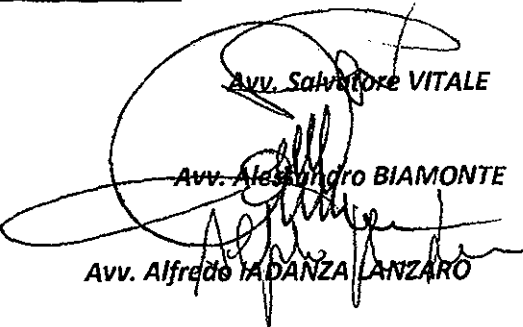
Avv. Alfredo IADANZA LANZARO

Si dichiara che il contributo unificato non è dovuto ai sensi e per gli effetti dell'art. 13, co. 6 bis del D.P.R. n. 115/2002, non trattandosi di nuovo ricorso ma di riassunzione ai sensi dell'art. 15, co. 4, c.p.a..

I sottoscritti procuratori dichiarano, inoltre, di voler ricevere le comunicazioni e notifiche via PEC all'indirizzo: alessandro.biamonte@pec.it.

Roma, 26.02.2015

Avv. Salvatore VITALE
Avv. Alessandro BIAMONTE
Avv. Alfredo IADANZA LANZARO

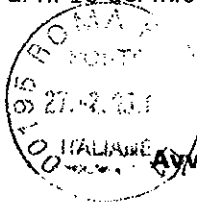


RELATA DI NOTIFICA

Io, sottoscritto **Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro**, autorizzato ad avvalermi della notifica ai sensi della L. 53/1994, giusta delibera n. 379 del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Isernia del 7.3.2013, ho notificato copia del su esteso ricorso a:

1. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro p.t., dom.to *ope legis* presso l'Avvocatura dello Stato in Milano, Via Freguglia, 1 - 20100 MILANO;
2. ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), in persona del legale rapp.te p.t., dom.ta *ope legis* presso l'Avvocatura dello Stato in Milano, Via Freguglia, 1 - 20100 MILANO;
3. Assoclearance (Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots), in persona del legale rapp.te p.t., presso **gli Avvocati Carmine Morrone e Filippo Di Peio**, con domicilio eletto nel Loro Studio in Roma, Via delle Quattro Fontane, 161 - 00184 ROMA;
4. Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A., in persona del legale rapp.te p.t., presso l'Avv. Laura Pierallini, con domicilio eletto nel Suo Studio in Roma, V.le Liegi, 28 - 00198 ROMA;
5. Alitalia - Società Aerea Italiana S.r.l., in personale del legale rapp.te p.t., presso **gli Avvocati Angelo Clarizia, Nino Paolantonio e Paolo Ziotti**, con domicilio eletto presso lo Studio dell'Avv. Angelo Clarizia in Roma, via Principessa Clotilde, 2 - 00196 ROMA;
6. Meridiana Fly S.p.A., in persona del legale rapp.te p.t., presso **gli Avvocati Romolo Persiani e Antonio Rizzo**, con domicilio eletto nel Loro Studio in Roma, Via Toscana, 10 - 00187 ROMA.

e ciò ho fatto mediante spedizione in copia dall'Ufficio Postale di **ROMA PRATI**
in data **27/02/15**, previa annotazione al n. 16 del mio registro cronologico.



Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro

N. Raccomandata

76530083737-9

ORON, 16



Posteitaliane

EP0795-EP0489 - Mod. 22 AG - MOD. 04001 (EXW1515) - SL (4) Ed. 03/04

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	Mm. Infortunati e Tropic, infes Mm		
	DESTINATARIO		
	VIA / PIAZZA VIA S. RIVIERA 1		
	C.A.P. 20122	COMUNE MILANO	N° CIV. PROV. MI
MITTENTE	Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro		
	Via Umbria - Centro Commercio e Affari		
	86170 ISERNIA		
	Tel. e Fax 0865.451828 - 338.9839413		
VIA / PIAZZA			N° CIV.
C.A.P.			PROV.

SERVIZI ACCESSORI

RICHIESTI

Contrassegnare la casella interessata

☒ A.R.

Fraz. 55648

Sez. 15

Operaz. 196

Causale: AG

27/02/2015 13:26

Peso gr.: 106

Tariffa € 8.40

Affr. € 8.40

Serv. Agg.: AR

Cod. AR: 766036045714

(accettazione manuale)

TASSE

N. Raccomandata

76530083732-4

ORON, 16



Posteitaliane

EP0795-EP0489 - Mod. 22 AG - MOD. 04001 (EXW1515) - SL (4) Ed. 03/04

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	Mm. Infortunati e Tropic, infes Mm		
	DESTINATARIO		
	VIA / PIAZZA VIA S. RIVIERA 1		
	C.A.P. 20122	COMUNE MILANO	N° CIV. PROV. MI
MITTENTE	Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro		
	Via Umbria - Centro Commercio e Affari		
	86170 ISERNIA		
	Tel. e Fax 0865.451828 - 338.9839413		
VIA / PIAZZA			N° CIV.
C.A.P.			PROV.

SERVIZI ACCESSORI

RICHIESTI

Contrassegnare la casella interessata

☒ A.R.

Fraz. 55648

Sez. 15

Operaz. 197

Causale: AG

27/02/2015 13:24

Peso gr.: 106

Tariffa € 8.40

Affr. € 8.40

Serv. Agg.: AR

Cod. AR: 766036045725

(accettazione manuale)

TASSE

N. Raccomandata

76530083731-3

Cron. 16
Genov

Posteitaliane

EP0735-EP0489 - Mod. 22 AG - MOD. 04001 (ex 0401) - SL [4] Ed. 03/04

Accettazione **RACCOMANDATA**

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate; Poste Italiane SpA non ne risponde

RICEVUTA

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	Alf. ACCARON		
	DESTINATARIO		
	VIA / PIAZZA 4 FONTANE, 161		
	C.A.P. 00186	COMUNE ROMA	N° CIV. PROV.
MITTENTE	Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro		
	Via Umbria - Centro Commercio e Affari		
	36170 ISERNIA		
	C.A.P. 00186	COMUNE ROMA	N° CIV. PROV.
SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI			
Contrassegnare la casella interessata			

Fraz. 55648 Sez. 15 Operaz. 199
Causale: AG 27/02/2015 13:27
Peso gr.: 107 Tariffa € 8.40 Affr. € 8.40
Serv. Agg.: AR
Cod. AR: 766269196789
(accettazione manuale)

TASSE

N. Raccomandata

76530083735-7

Cron. 16



Posteitaliane

EP0735-EP0489 - Mod. 22 AG - MOD. 04001 (ex 0401) - SL [4] Ed. 03/04

Accettazione **RACCOMANDATA**

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate; Poste Italiane SpA non ne risponde

RICEVUTA

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	Alf. ACCARON		
	DESTINATARIO		
	VIA / PIAZZA 4 FONTANE, 161		
	C.A.P. 00186	COMUNE ROMA	N° CIV. PROV.
MITTENTE	Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro		
	Via Umbria - Centro Commercio e Affari		
	36170 ISERNIA		
	C.A.P. 00186	COMUNE ROMA	N° CIV. PROV.
SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI			
Contrassegnare la casella interessata			

Fraz. 55648 Sez. 15 Operaz. 194
Causale: AG 27/02/2015 13:18
Peso gr.: 106 Tariffa € 8.40 Affr. € 8.40
Serv. Agg.: AR
Cod. AR: 766036045758
(accettazione manuale)

TASSE

N. Raccomandata

76530083734-6

CROON.16

**Posteitaliane**

EP0735-EP0489 - Mod. 22 AG - MOD. 04001 (Exw151q) - SL (4) Ed. 03/04

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	A. A. I. Int. in b.lett		
	VIA / PIAZZA: Via P. Bolognese, 200		
MITTENTE	Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro		
	Via Umbria - Centro Commercio e Affari		
C.A.P.		86170 ISERNIA	N° CIV.
COMUNE		ISERNIA	PROV.
C.A.P.		86170 ISERNIA	N° CIV.
COMUNE		ISERNIA	PROV.
SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI ☐ A.R. Contrassegnare la casella interessata			

Fraz. 55648 Sez. 15 Operaz. 195
 Causale: AG 27/02/2015 13:20
 Peso gr.: 106 Tariffa € 8.40 Affr. € 8.40
 Serv. Agg.: AR
 Cod. Bollo: 766036045747
 (accettazione manuale)

TASSE

N. Raccomandata

76530083733-5

CROON.16

**Posteitaliane**

EP0735-EP0489 - Mod. 22 AG - MOD. 04001 (Exw151q) - SL (4) Ed. 03/04

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	Mendone Fly Int. in b.lett		
	VIA / PIAZZA: Via P. Bolognese, 200		
MITTENTE	Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro		
	Via Umbria - Centro Commercio e Affari		
C.A.P.		86170 ISERNIA	N° CIV.
COMUNE		ISERNIA	PROV.
C.A.P.		86170 ISERNIA	N° CIV.
COMUNE		ISERNIA	PROV.
SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI ☒ A.R. Contrassegnare la casella interessata			

Fraz. 55648 Sez. 15 Operaz. 196
 Causale: AG 27/02/2015 13:22
 Peso gr.: 106 Tariffa € 8.40 Affr. € 8.40
 Serv. Agg.: AR
 Cod. Bollo: 766036045736
 (accettazione manuale)

TASSE

T.A.R. LAZIO

UFFICIO COPIE SPECIAL POWER OF ATTORNEY

DIRITTI ASSOLTI CON

JASCHKE SULLA RICHIESTA



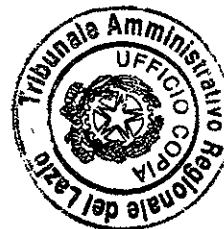
UFFICIO COPIE

The undersigned **Mr. Michael Knoth**, a German citizen born in Bonn-Duisdorf, Germany, on 07 August 1972, identity card no. L7F01KVTY issued by Stadt Bocholt on 18 February 2012, with expiry date on 17 February 2022, acting in his capacity as SVP Finance, Accounting and Purchasing and authorized and registered legal representative (Prokurist) of **Germanwings GmbH**

and the undersigned **Mr. Michael Klee**, a German citizen born in Engelskirchen, Germany, on 30 December 1969, identity card no. 523524339 issued by Stadt Köln on 29 August 2008, with expiry date on 28 August 2018, acting in his capacity as SVP Commercial and authorized and registered legal representative (Prokurist) of **Germanwings GmbH**

(the "**Company**"), a German company whose registered address is at Germanwings-Str. 1, 51147 Cologne, Germany, at which address the undersigned is domiciled for the purposes of his office, a company registered under no. HRB 66022 – Amtsgericht Köln, German VAT / tax code number DE 812060197, by virtue of the powers

PROCURA SPECIALE



2

I sottoscritti **Sig. Michael Knoth**, cittadino tedesco nato a Bonn-Duisdorf, Germania, il 7 Agosto 1972, carta d'identità n. L7F01KVTY rilasciata da Stadt Bocholt il 18 Febbraio 2012, con validità fino al 17 Febbraio 2022, nella sua qualità di Senior Vice-Presidente Finanza, Contabilità ed Acquisti e Legale Rappresentante autorizzato e registrato (Prokurist) di **Germanwings GmbH**, e **Sig. Michael Klee**, cittadino tedesco nato a Engelskirchen, Germania, il 30 Dicembre 1969, carta d'identità n. 523524339 rilasciata da Stadt Colonia il 29 Agosto 2008, con validità fino al 28 Agosto 2018, nella sua qualità di Senior Vice-Presidente Commerciale e Legale Rappresentante autorizzato e registrato (Prokurist) di **Germanwings GmbH** (la "**Società**"), società di diritto tedesco con sede legale a Germanwings-Str. 1, 51147 Colonia, Germania, presso la quale i sottoscritti sono domiciliati per la carica, società iscritta con il numero HRB 66022 – Amtsgericht Colonia,

conferred upon him pursuant to the By-Laws of the Company, hereby appoints jointly and/or severally **Mr. Salvatore Vitale**, an Italian attorney-at-law of the Bar of Rome, born in Rome on 02 May, 1958, Italian tax code no. VTLSVT58E02H501F, **Mr. Alfredo Iadanza Lanzaro**, an Italian attorney-at-law of the Bar of Isernia, born in Naples on 30 November, 1976, Italian Tax Code no. DNZLRD76S30F839W, and **Mr. Alessandro Biamonte**, an Italian attorney-at-law of the Bar of Naples, born in Naples on 10 October 1970, Italian Tax Code no. BMNLSN70R10F839N, all of them Italian citizens, and hereby confers upon each of them a special power-of-attorney for litigation in order for them to jointly and/or severally represent, assist and defend the Company with regard to any legal action be brought by the Company against the

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (hereinafter, simply referred to as "**Ministero**"), domiciled at the "Avvocatura Generale dello Stato", to seek compensation for all damages suffered or which may be incurred by the Company and to obtain a judgment to make null and void the Decree issued on October 1st, 2014 by the Ministero, as well as any relevant or connected legal action in Court which may involve both

P.IVA / codice fiscale tedesco n. DE 812060197, in virtù dei poteri conferitigli dallo Statuto della Società con la presente nominano e costituiscono congiuntamente e disgiuntamente loro procuratori speciali alle liti l'**Avv. Salvatore Vitale**, nato a Roma il 2 Maggio 1958, cod. fisc. VTLSVT58E02H501F, del Foro di Roma, l'**Avv. Alfredo Iadanza Lanzaro**, nato a Napoli il 30 Novembre 1976, cod. fisc. DNZLRD76S30F839W, del Foro di Isernia, e l'**Avv. Alessandro Biamonte**, nato a Napoli il 10 Ottobre 1970, cod. fisc. BMNLSN70R10F839N, del Foro di Napoli, tutti cittadini italiani, conferendo a ciascuno dei detti procuratori legali tutti i poteri della presente Procura speciale alle liti, affinché gli stessi, sia congiuntamente che disgiuntamente, possano rappresentare, assistere e difendere la Società in ogni procedimento legale da intentarsi contro il **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** (di seguito, abbreviato in "**Ministero**"), domiciliato presso l'Avvocatura

the Company and the Ministero, and this, should the case so require, with regard to any other relevant possible actions whatsoever against the Ministero, on behalf and in the name of the Company to file with any Italian Court any petition, defend and/or bring any suit or file any petition for interim, attachment or enforcement purposes against the Ministero.

By this special power-of-attorney for litigation, therefore, the Company - as above represented - hereby confers jointly and/or severally upon said attorneys-at-law any and all powers to file any petition with, and/or bring any suit in any Italian Court and to represent the Company before any Italian Court of any instance and level against the Ministero, inclusive of all the powers - acting in the name and on behalf of the company - to bring any suit or action, to start proceedings before any Italian Courts of any instance and level, to file or submit any kind of petitions, oppositions, pleadings, Court brief, to serve summons upon Ministero and/or any other third party in connection with any such proceedings relating to Ministero, as the case may be, and to start any connected case before any Italian Court, inclusive of any and all powers to accept and receive any payment also relating to any legal fees, costs and expenses awarded by the

Generale dello Stato, per il risarcimento dei danni subiti e subendi, avverso e per l'annullamento del Decreto 1 ottobre 2014 e per il risarcimento del danno, così come in ogni altro procedimento connesso od attinente tra le stesse parti, nonché in relazione a quanto sopra proporre azione giurisdizionale, cautelare od esecutiva contro il Ministero agendo in nome e per conto della Società.

Con la presente Procura speciale alle liti, pertanto, la Società - come sopra rappresentata - conferisce congiuntamente e disgiuntamente ai detti procuratori speciali tutti i poteri necessari a costituirsi in giudizio od instaurare giudizi notificando citazioni al Ministero od ogni altra terza parte eventualmente coinvolta per connessione secondo il caso, e allo scopo instaurare procedimento giurisdizionale, nonché accettare e ricevere pagamenti quali procuratori antistatari in relazione ad eventuali spese legali ed onorari stabiliti in giudizio, nominare sostituti e procuratori per

Court to the litigating lawyers, if any, and to appoint or sub-delegate any other lawyer to represent, assist and defend the Company in any phase of all the above mentioned proceedings, and to file any other relevant petition or release any relevant receipt to such aim and regard.

For such purpose, the undersigned in the name and on behalf of the Company hereby confers upon the above-indicated attorneys-at-law, jointly and/or severally, any and all powers according to the law, inclusive of any and all powers to waive and settle with Ministero as the case may be with regard to any claim or demand relating or connected to the foregoing, to accept any payment and to release any relevant receipt and grant any release on behalf and in the name of the Company;

Moreover, the undersigned in the name and on behalf of the Company hereby establishes its legal domicile for the sole purpose of such Court proceedings at the law offices of said lawyers at 00195 Rome (Italy) – Via Cunfida, 20.

All the foregoing, with the firm commitment by the Company to ratify any action taken by either special attorney-at-law appointed in accordance herewith, which actions shall be consequently considered as fully valid and ratified since now.

Finally, the undersigned hereby expressly authorizes, in accordance with and

rappresentare la Società in ogni fase consequenziale dei sopradetti procedimenti, inclusi tutti i poteri per sottoscrivere e presentare all'uopo qualsiasi relativo atto, petizione o ricevuta.

A tal fine, I sottoscritti, in nome e per conto della Società, conferiscono con la presente Procura speciale ai sopra citati procuratori speciali alle liti tutti i poteri, anche disgiuntamente e con firma singola, di agire secondo legge, incluso per effettuare transazioni e rinunce con il Ministero in relazione a qualsiasi credito o pretesa, accettare pagamenti e rilasciare relative quietanze e ricevute in nome e per conto della Società; i sottoscritti legali rappresentanti, in nome e per conto della Società, per tutto quanto precede, eleggono domicilio presso il loro Studio in Via Cunfida, 20 – 00195 Roma (Italia).

Con promessa di rato e valido.

Infine i sottoscritti, ai fini e per gli scopi del Decreto Legislativo n. 196/2003, a mezzo del presente atto autorizzano espressamente i

