



REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

TRIBUNALE DI MILANO - Sezione Specializzata in materia di impresa - A  
Il Tribunale, nella persona della dott. Paola Maria Gandolfi

ha pronunciato la seguente

**SENTENZA**

nella causa civile di I Grado iscritta al N. 49752/2012 R.G. promossa da:

SAUDI ARABIAN AIRLINES (c.f. 00893621003 ), con il patrocinio degli avv. MELE  
CATERINA e ,

**ATTORE;**

contro:

SOCIETA' ESERCIZI AEROPURTUALI SPA (C.F. 00826040156 ), con il patrocinio  
dell'avv. FUMAGALLI ALBERTO e

**CONVENUTO**

**CONCLUSIONI**

Per la, Saudi Arabian Airlines, come rappresentata e difesa in atti,

“Voglia il Tribunale adito, disattesa ogni avversa istanza, eccezione e  
deduzione:

Respingere le eccezioni di incompetenza e di prescrizione;

accertare e dichiarare il diritto della Società attrice ad avere applicata da SEA la tariffa di euro 250/mq/anno, per la subconcessione di uffici;

accertare e dichiarare che SEA ha applicato e applica alla Società attrice una tariffa per la subconcessione di spazi uso ufficio in violazione degli obblighi ad essa imposti dall'art 16 comma 3 della direttiva 96/67/CE e dal d.lgs. 18/1999 di recepimento della direttiva;

accertare e dichiarare che SEA ha applicato alla Società attrice una tariffa per la subconcessione di spazi uso ufficio abusiva e discriminatoria in violazione degli artt. 2597 c.c., 82 del Trattato UE, ora art. 102 del TFUE, 9 delle l. 192/1998;

accertare la nullità della tariffa dalla SEA unilateralmente imposta alla Società attrice per la subconcessione di uffici, in violazione della direttiva 96/67/CE, del d.lgs. 18/1999, dell'art. 2597 c.c., dell'art. 82 del Trattato UE, ora art. 102 TFUE e dell'art. 9 della l. 192/1998, per la parte eccedente la tariffa indicata da ENAC di euro 250/mq/anno;

accertare la violazione da parte di SEA degli obblighi derivanti dalla integrazione, ai sensi dell'art. 1339 e 1374 c.c., del contratto in essere tra le parti per la messa a disposizione di uffici operativi in ambito aeroportuale, nonché di quelli di correttezza e buona fede sulla medesima incumbenti ai sensi degli artt. 1175 e 1375 c.c. in combinato disposto con l'art. 1374 c.c.;

condannare la SEA, in conseguenza delle accertate violazioni, a restituire alla Società attrice, a titolo di indebito oggettivo e/o di risarcimento del danno contrattuale e/o extracontrattuale, ed, in estremo subordine, di ingiustificato arricchimento, le somme come quantificate in atti, pari ad euro **50.731,44**, quale differenza tra la tariffa, anno per anno, applicata da SEA e la tariffa indicata da ENAC di euro 250/mq/anno, per il periodo dal gennaio 2002 al dicembre 2011, e per i motivi esposti in narrativa, maggiorate degli interessi legali come per legge; con vittoria di spese, competenze ed onorari”.

Per SEA:

**in via preliminare:**

- **accertare e dichiarare** l'inapplicabilità al presente giudizio dell'art. 82 del Trattato UE, ora art. 102 TFUE;

- per l'effetto **accertare e dichiarare** ai sensi dell'art. 33 L. 287/1990 l'incompetenza funzionale dell'adito tribunale a conoscere e decidere la domanda volta alla declaratoria di nullità del corrispettivo applicato da SEA a Saudi Arabian Airlines per la concessione in uso di spazi ad uso uffici e la conseguente domanda di restituzione delle somme a titolo di indebito oggettivo nonché la domanda di risarcimento danni fondate sull'affermato abuso di posizione dominante ex art. 82 Trattato UE;

**In via principale e nel merito:**

- in ogni caso, **rigettare** tutte domande proposte nei confronti di SEA in quanto nulle, infondate in fatto e diritto e comunque prescritte per tutti i motivi esposti in narrativa.

**In via istruttoria** e senza che ciò costituisca inversione dell'onere della prova, SEA chiede l'ammissione dei seguenti capitoli di prova:

- 1) Vero che Federal Express, Aer Lingus, Air Berlin, Air Bridge Cargo, Air Malta, Air Mauritius, Air Moldova, Armavia, Austrian Airlines, Birman, Cyprus Airways, Czech Airlines, Germanwings, Iran Air, Luxair, Monarch, Nippon Cargo, Rossiya Airlines, Srilankan Airlines, Syrian Air, Transavia, Ukraine Airlines, Vueling e Windjet sono vettori aerei che operano o che hanno operato i propri voli negli scali di Linate e/o di Malpensa;
- 2) Vero che Air Bridge Cargo Airlines, Federal Express, Aer Lingus, Air Berlin, Air Malta, Air Mauritius, Air Moldova, Armavia, Austrian Airlines, Birman, Cyprus Airways, Czech Airlines, Germanwings, Iran Air, Luxair, Monarch, Nippon Cargo, Rossiya Airlines, Srilankan Airlines, Syrian Air, Transavia, Ukraine Airlines, Vueling e Windjet hanno (o hanno avuto finché hanno operato) i propri uffici solo all'esterno dell'aeroporto di Milano Linate e Malpensa;
- 3) Vero che Federal Express ha propri uffici nel complesso denominato Avioport Logistics park sito a Lonate Pozzolo (VA);
- 4) Vero che Federal Express utilizza gli uffici posti all'interno del magazzino sito nell'aeroporto di Malpensa solo per lo svolgimento delle attività di *handling* merce e magazzino;
- 5) Vero che Nippon Cargo ha tutti i propri uffici al di fuori dell'aeroporto di Malpensa, ossia nel complesso denominato MXP Business Park sito a Vizzola Ticino (VA);
- 6) Vero che Iran Air ha tutti i propri uffici al di fuori dell'aeroporto di Malpensa, ossia a Milano, Piazza Diaz n. 6;
- 7) Vero che Air Mauritius finché ha operato nell'aeroporto di Malpensa, ossia fino al mese di ottobre 2012, ha avuto tutti i propri uffici a Milano, via Paolo da Cannobio 10;
- 8) Vero che Saudi Arabian nel periodo dal mese di gennaio 2002 ad oggi ha dato in appalto a SEA Handling SpA le attività di *handling* relative ai voli operati nell'aeroporto di Malpensa;
- 10) Vero che l'attività di Saudi Arabian di supervisione delle attività di assistenza alle merci svolte da SEA Handling richiede una presenza in aeroporto della stessa Saudi Arabian connessa solo al tempo di sosta dell'aeromobile nello scalo che mediamente è pari a 120 minuti.

Si indicano a testi sui predetti capitoli di prova il dott. Paolo Dallanoce e il dott. Giovanni Costantini, entrambi presso SEA SpA, aeroporto di Malpensa Terminal 2, Somma Lombardo (VA).

Laddove Saudi Arabian dovesse insistere per l'ammissione dei capitoli di prova dedotti nella memoria ex art 183 comma 6 n 2 cpc e non ammessi in questo giudizio, SEA chiede di essere ammessa a prova contraria:

- sul capitolo a) con il capitolo 12) per SEA "Vero che l'attività di assistenza ai passeggeri viene svolta da Saudi Arabian all'esterno degli uffici ad essa subconcessi da SEA ossia nelle aree check-in/imbarchi/arrivi" con il teste indicato dall'attrice nonché con il teste sig.ra Maria Anna Vannucchi, presso SEA Handling SpA, Aeroporto di Malpensa Terminal 2, Somma Lombardo; - sul capitolo a) in via subordinata, nell'ipotesi di mancata ammissione del capitolo 12) dedotto a prova contraria da SEA si chiede che i testi sig. Paolo Toselli e sig.ra Anna Maria Vannucchi vengano comunque ammessi a prova contraria sul capitolo a) dedotto dall'attrice; - sul capitolo d) con il capitolo 13) per SEA: "Vero che Air Berlin, Air Malta,

Czech Airlines, Germanwings, Iran Air, Luxair, Monarch, Nippon Cargo, Vueling, Windjet operano negli scali di Linate e/o Malpensa (o hanno operato finché presenti negli scali di Linate e/o Malpensa) senza avvalersi di Agenti Generali”, con il capitolo 14) per SEA “Vero che Air Lingus, Armavia, Austrian Airlines si avvalgono dell’Agente Generale Aviareps, società priva di uffici negli aeroporti di Linate e/o Malpensa”, con il capitolo 15) per SEA “Vero che Air Bridge Cargo si avvale dell’Agente Generale Kales Airline Services, società priva di uffici negli aeroporti di Linate e/o Malpensa” e con il capitolo 16) per SEA “Vero che Air Moldova si avvale dell’Agente Generale GS Air, società priva di uffici negli aeroporti di Linate e/o Malpensa” con i testi dott. Paolo Dallanoce e dott. Giovanni Costantini, presso SEA SpA, Aeroporto di Malpensa Terminal 2, Somma Lombardo; - sul capitolo d) in via subordinata, nell’ipotesi di mancata ammissione dei capitoli 13, 14, 15 e 16), si chiede che i testi dott. Paolo Dallanoce e dott. Giovanni Costantini vengano comunque ammessi a prova contraria sul capitolo d) dedotto dall’attrice. Con vittoria di spese e competenze di lite.

\*\*\*\*\*

### **SVOLGIMENTO DEL PROCESSO**

Con atto di citazione notificato il 3/7/12 Saudi Arabian Airlines chiamava in giudizio SEA –Società Esercizi Aeroportuali s.p.a. per sentire accertare che la convenuta aveva applicato tariffe per la subconcessione di spazi uso ufficio in violazione degli obblighi di legge ed in violazione dell’art. 102 TFUE, dell’art. 2597 c.c. ed art. 9 L.192/98, con conseguente nullità della tariffa applicata, condanna alla restituzione di quanto percepito in eccesso, a titolo di illecito contrattuale e/o extracontrattuale, o in subordine, di indebito arricchimento.

In specifico, l’attrice -compagnia di navigazione aerea che effettua servizio di trasporto di linea passeggeri e merci- aveva avuto in subconcessione dalla convenuta SEA locali ad uso ufficio all’interno dell’aeroporto di Malpensa, al fine di svolgere le sue attività operative e di assistenza al volo. SEA, in forza della sua posizione monopolistica aveva imposto canoni di subconcessione molto più elevati rispetto a quello determinato dall’ENAC con provvedimento del 4.10.2007 nella misura di euro 250,00 mq/anno, già applicato dalla convenuta solo ad alcuni operatori aeroportuali privilegiati, quantificando le somme rispettivamente versate in eccesso rispetto a quanto ritenuto invece congruo dall’ENAC (tenuto conto dei costi effettivi di SEA e di un ragionevole margine di profitto per la società).

Siffatta condotta della convenuta avrebbe comportato la diretta violazione dell’art. 16, comma 3 della direttiva 96/67/CE -che impone la determinazione del corrispettivo economico per l’accesso ad impianti aeroportuali in base a criteri pertinenti, obbiettivi, trasparenti e non discriminatori- la cui natura cogente consentirebbe l’applicazione del meccanismo correttivo di cui all’art. 1339 c.c., integrando altresì violazione sia dell’art. 2597 c.c. che dell’art. 102 TFUE in ragione dell’ingiustificata discriminazione tra operatori posta in essere da SEA quanto all’uso delle medesime infrastrutture. Anche sul

piano contrattuale il comportamento della convenuta avrebbe costituito violazione rilevante a mente degli artt. 1374 e 1339 c.c., posta la necessità di integrazione dei contratti con gli obblighi derivanti dalla direttiva 96/67/Ce, dal D. Lgsvo 18/99 e delle delibere CIPE 86/00 e 38/07 in relazione agli accertamenti posti in essere da ENAC riguardo la corretta determinazione del canone relativo alla disponibilità di spazi ad uso ufficio.

Considerato che riveste la posizione di operatore in posizione dominante - in quanto gestore in via esclusiva degli aeroporti di Linate e di Malpensa, alla quale è affidato il controllo delle relative infrastrutture centralizzate - SEA avrebbe dovuto regolare il suo comportamento in maniera tale da non abusare di tale condizione e dunque avrebbe dovuto regolare la misura dei canoni richiesti entro i limiti imposti dalle disposizioni comunitarie ed interne a ciò dedicate, evitando la fissazione di canoni manifestamente gravosi e discriminatori.

Per le medesime ragioni, il comportamento di SEA integrerebbe abuso di dipendenza economica ai sensi dell'art. 9 L. 192/98, con conseguente nullità delle tariffe applicate in eccesso.

Accertato dunque il suo diritto di vedersi applicato il canone di euro 250,00 mq/anno per la subconcessione di spazi ad uso ufficio per Malpensa, la società attrice ha chiesto la restituzione delle somme pagate in eccesso.

Si è costituita nella causa la convenuta Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., sollevando in via preliminare eccezione di incompetenza funzionale del Tribunale adito in relazione all'art. 33 L. 287/90, contestando l'affermazione delle società attrici della rilevanza sovranazionale della condotta addebitata a SEA sulla base del mero rilievo della natura internazionale del transito insistente sugli aeroporti di Malpensa e di Linate ed affermando invece la competenza funzionale della Corte d'Appello a pronunciarsi sulle domande di risarcimento danni fondate su abuso di posizione dominante.

SEA ha poi ricostruito il quadro normativo ed i provvedimenti emessi nel tempo, fino al provvedimento ENAC del 4.10.2007, integrato e corretto con successiva comunicazione del 2.7.2008, spontaneamente applicato dalla società aeroportuale -pur dissenziente sulle conclusioni in esso raggiunte- che aveva deciso di applicare a partire dal secondo semestre 2008 i prezzi unitari determinati da ENAC per gli spazi aeroportuali operativi "*nei limiti di quanto strettamente necessario e funzionale alle attività volative*" e cioè, quanto agli uffici, per una superficie *standard* di 20 mq, rimanendo le superfici eccedenti assoggettate al corrispettivo fissato sulla base degli accordi contrattuali allora vigenti.

La compagnia attrice nulla aveva obiettato all'applicazione di tali criteri, di fatto condividendo l'applicazione del prezzo regolamentato alla sola superficie di 20 mq e pagando le relative fatture via via emesse.

La convenuta contestava quindi l'applicabilità in via retroattiva del corrispettivo regolamentato stabilito dall'ENAC - determinato solo in via provvisoria, in vista della successiva definizione del Contratto di programma - in quanto esso non poteva considerarsi effettivamente parametrato ai costi di gestione e di sviluppo sostenuti da

SEA negli anni precedenti per gli aeroporti in questione, ed altresì negava che le determinazioni di ENAC potessero integrare i presupposti propri delle fattispecie di cui agli artt. 1339 e 1374 c.c. (né erano utili a tal fine gli altri atti comunitari ed interni, che nulla stabilivano quanto alla misura dei corrispettivi da applicarsi da parte di SEA).

SEA negava altresì di aver effettivamente praticato il corrispettivo di euro 250,00 mq/anno solo ad alcune società prima dell'intervento di ENAC e comunque rilevava che ciò non avrebbe comportato alcun carattere discriminatorio, in quanto la normativa di cui al D.Lgs. 18/99 non sarebbe applicabile a tutti i vettori aerei, bensì solo ai prestatori di assistenza a terra (*handlers*) e ai vettori in autoproduzione, soggetti a obbligo di separazione contabile certificata tra dette attività e le diverse altre esercitate. Le compagnie aeree attrici non potrebbero dunque reclamare l'applicazione ad esse di tale normativa, in quanto hanno stipulato contratti di appalto con soggetti terzi per lo svolgimento di attività di assistenza a terra sia per il servizio di trasporto passeggeri che per quello merci.

In via generale, la convenuta contestava di rivestire una posizione dominante nell'ambito delle strutture aeroportuali in relazione alle attività *non aviation* – diverse cioè da quelle svolte dai vettori e dagli *handlers* - posto che soggetti svolgenti attività analoga a quelle dell'attrice avevano i loro uffici al di fuori della zona aeroportuale ad affermava la correttezza del proprio operato laddove aveva spontaneamente applicato le indicazioni ENAC per gli spazi oggetto di causa.

Contestata anche l'ipotesi di abuso di dipendenza economica – affermata solo genericamente dall'attrice e comunque non costituente istituto di carattere generale – SEA sollevava eccezione di parziale prescrizione del diritto alla ripetizione dell'indebito e del risarcimento del danno e concludeva per il rigetto delle domande svolte dalle attrici.

Concessi i termini di cui all'art. 183,VI c.p.c., il G.I. ammetteva ed esperiva le prove dedotte in ordine all'attività svolta dall'attrice negli uffici in subconcessione, quindi, all'udienza del 12/11/14 tratteneva la causa in decisione.

### MOTIVI DELLA DECISIONE

#### Competenza

La convenuta contesta la competenza del giudice adito, in relazione innanzitutto alle domande fondate sulla violazione dei principi *antitrust*, a favore della competenza in unico grado della Corte d'Appello ex art. 33 L. 297/90.

Tale eccezione – pure da valutarsi in relazione della prospettazione attorea, indipendentemente dalla sua fondatezza- deve essere disattesa, considerato che il Tribunale, alla luce della efficacia diretta ed immediata applicabilità delle norme dei Trattati Europei, è competente a decidere le controversie in materia *antitrust* di rilevanza comunitaria.

Il criterio discrezionale, rispetto alla competenza della Corte d'Appello ex art. 33 L.297/90 è rappresentato dal pregiudizio al commercio tra Stati membri.

In proposito, deve farsi riferimento all'art. 3 del Reg. CE n. 1/2003 ed alle linee direttrici dettate dalla Comunicazione della Commissione 27/4/04 (in GUCE 27.4.2004, n. C

101), che ha raccolto i principali criteri interpretativi frutto dell'elaborazione giurisprudenziale.

Queste ultime ai § 8, 9 e 12, indicano il pregiudizio al commercio come “*criterio giurisdizionale che definisce il campo di applicazione della normativa comunitaria in materia di concorrenza*”.

Il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere inteso estensivamente, tenendo conto che la sua sussistenza può apprezzarsi quando “*in base a un complesso di elementi di fatto e di diritto, appaia sufficientemente probabile che (una decisione, un accordo o una pratica) sono atti a esercitare un’influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sugli scambi tra stati membri, in modo tale da far temere che possano ostacolare la realizzazione di un mercato unico fra stati membri*” (così Corte Appello Milano ord. 16/2/10 in RG 2610/10).

La nozione di pregiudizio al commercio è indipendente dalla definizione dei mercati geografici rilevanti (cfr *Linee direttrici* cit., § 21 e 22) e la circostanza che un fenomeno asseritamente concorrenziale abbia effetti essenzialmente nei confronti di potenziali utenti italiani non giustifica di per sè la competenza della corte d'appello, dovendosi valutare la potenziale idoneità a pregiudicare sensibilmente il commercio tra gli Stati membri.

Nel caso che ci occupa, peraltro, come già sottolineato da questo Tribunale in vicenda assolutamente analoga (sentenza 15054/14 del 16-17/12/14, est. Marangoni) “*sulla base delle valutazioni contenute nel provvedimento A377 dell’AGCM – che risultano confermate nei giudizi successivamente svoltisi dinanzi al giudice amministrativo, logicamente e attualmente motivate e non contraddette dalle argomentazioni svolte dalla convenuta, che pare essersi di fatto limitata a ripetere in questa sede le argomentazioni da essa svolte nel corso del procedimento sanzionatorio senza aggiungere elementi effettivamente nuovi e rilevanti – può essere confermata la competenza del Tribunale quanto alla decisione della presente controversia per ciò che attiene ai profili di abuso di posizione dominante dedotti dalle attrici in relazione all’art. 102 TFUE. A prescindere dalle modifiche intervenute sull’art. 33 L. 247/90 per effetto del D.Lvo 168/03 come modificato dal D.L. 1/12 conv. nella L. 27/12 – che ha attribuito alle sezioni specializzate per le imprese la competenza funzionale relativa anche all’antitrust di rilievo nazionale per le cause successivamente instaurate – deve rilevarsi che riguardo ai beni ad uso esclusivo facenti parte in generale delle infrastrutture aeroportuali, e cioè quei beni definiti ad uso frazionabile (v. provv. A377 AGCM, punti da 63 a 65) e che attengono all’attività di handling in quanto comprendenti anche uffici indispensabili per l’esercizio di tale attività, il provvedimento dell’autorità garante ne ha definito per un verso la loro intrinseca non sostituibilità con analoghi beni dislocati in altre aree esterne all’aeroporto e, sotto altro profilo, ha riconosciuto che essi – in quanto connessi a tale specifica attività – individuano uno specifico e distinto mercato merceologico mentre la dimensione geografica del mercato di tale prodotto coincide con gli spazi degli aeroporti stessi (punti 65, 66 e 69 provv. AGCM). La rilevanza e qualità dei volumi di traffico internazionale presenti in*

*particolare sull'aeroporto di Malpensa – che, come si è detto, esaurisce in sé la dimensione geografica del mercato rilevante – conducono dunque a ritenere che esso, insieme all'aeroporto di Linate, costituisca parte sostanziale del mercato comune mentre d'altro canto i soggetti coinvolti nei comportamenti di SEA comprendono altresì imprese di livello internazionale presenti su più mercati nazionali con possibilità di ripercussioni derivanti da comportamenti abusivi posti in essere provvedimento sanzionatorio emesso dall'AGCM nella controversia civile successiva alla sanzione del comportamento dedotto in causa in un singolo Stato sull'operatività delle stesse nei diversi aeroporti. Tali pratiche risultano dunque idonee ad incidere sugli scambi commerciali tra i paesi dell'UE ai sensi dell'articolo 102 TFUE, sia rispetto all'abuso di posizione dominante che anche in relazione a pericoli di compartimentazione dei singoli mercati nazionali e deve dunque confermarsi l'applicabilità della normativa comunitaria alla fattispecie (v. in particolare punto 255 provv. AGCM)''.*

Considerata la particolare rilevanza, quale prova privilegiata (cfr. Cass. 3640/09, conf. Cass. 5941/11, Cass. 5942/11, Cass. 7039/12), del provvedimento dell'AGCM, in relazione alla definizione dei mercati rilevanti, la causa risulta quindi essere stata correttamente instaurata dinanzi a questo Tribunale ed assegnata alla sezione tabellarmente competente per la trattazione di tutte controversie relative ad ipotesi di concorrenza sleale non interferente all'originaria Sezione specializzata per la proprietà industriale ed intellettuale (oggi Sezione specializzata in materia di impresa Sezione A) secondo il rito ordinario, quindi con decisione affidata a giudice monocratico.

### **Posizione dominante di SEA e legittimazione sostanziale dell'attrice**

Come testè accennato, la pronuncia sanzionatoria dell'AGCM riveste carattere di prova privilegiata nel procedimento avanti al giudice ordinario relativo alle conseguenze della condotta accertata (risarcitorie e sui rapporti contrattuali), anche in ordine alla sussistenza del comportamento accertato e alla sua qualificazione come abuso della posizione dominante, ovviamente restando a carico del giudice ordinario la valutazione di tutti gli ulteriori elementi, in particolare il nesso causale, la quantificazione di eventuale danno, la nullità delle clausole contrattuali frutto di abuso.

In relazione quindi alla posizione dominante di SEA, l'AGCM ha premesso che nell'ambito della gestione aeroportuale sono individuabili tre ampie tipologie di servizi: i servizi relativi all'utilizzo delle infrastrutture, i servizi di assistenza a terra ed i servizi commerciali. Secondo la consolidata giurisprudenza comunitaria e nazionale in materia, le tre tipologie di servizi sono considerate quali mercati distinti; va precisato che per la fattispecie in esame assume rilievo soltanto la gestione delle infrastrutture aeroportuali.

Come osservato da AGCM, l'infrastruttura aeroportuale presenta elementi tali da poter essere configurata come monopolio naturale (concorrono a questa qualificazione la sussistenza di elevatissimi costi di investimento e la presenza di rilevanti economie di scala e di diversificazione che determinano una funzione di costi subaddittiva). Sulla base di tale presupposto, le infrastrutture aeroportuali italiane sono state tipicamente



affidate ad un unico soggetto, mediante una concessione in esclusiva e sottoposte a puntuale regolazione.

L'infrastruttura aeroportuale si compone di beni e infrastrutture strumentali alle operazioni di volo (piste, rampe atterraggio, piazzole di sosta, ...), beni e infrastrutture strumentali alle operazioni di assistenza a passeggeri e aeromobili (*loading bridge*, sistemi stoccaggio e distribuzione carburante, BHS, ...), spazi -ulteriori rispetto a quelli strumentali al servizio di trasporto aereo ed alle operazioni di assistenza a passeggeri e aeromobili- dedicati alle attività commerciali.

L'attività aeroportuale si distingue infatti in attività *aviation*, relativa alle operazioni di volo ed ai servizi ad esse collegati (es. attività di *handling*) ed attività *non aviation*, relative ai servizi commerciali offerti ai passeggeri all'interno dell'aeroporto.

Storicamente le attività *aviation* sono state svolte in via esclusiva dai gestori aeroportuali; successivamente, per effetto della Direttiva 97/67/CE e del D.lvo 18/99 di attuazione della stessa, è stato affermato il principio del libero accesso dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, sicchè i servizi di *handling* possono essere svolti da operatori terzi, con ausilio delle infrastrutture messe a disposizione del gestore.

Sulla posizione di SEA, AGCM ha concluso che la stessa, quale concessionaria esclusiva sino al 2041 per la gestione unitaria degli aeroporti di Milano-Malpensa e Milano-Linate detiene il monopolio legale delle infrastrutture aeroportuali degli scali in questione, rivestendo quindi posizione dominante su tutti i mercati rilevanti di prodotto relativi alla sua istruttoria, tra i quali, per quanto qui rileva, il mercato della messa a disposizione di spazi di uso comune per lo svolgimento dell'assistenza *handling*.

In proposito, questo Tribunale non condivide la posizione di SEA, secondo cui nella disciplina della D.lvo 18/99 debbano essere considerati solo gli operatori che terra in autoproduzione o favore di terzi, dovendo invece ritenersi che anche le compagnie aeree svolgono attività avente carattere operativo, tali da non poter essere annoverate tra le attività commerciali non regolamentate, in tutto assimilabili – ai fini dell'utilizzo di spazi - alle attività di *handling*.

Invero, il provvedimento A377 dell'AGCM, richiamando l'orientamento in tal senso seguito da ENAC, chiarisce che l'ambito di applicazione dei corrispettivi regolati per la sub-concessione di spazi operativi doveva ritenersi determinabile secondo il criterio di strumentalità all'attività di volo, che di per sé impone l'adeguamento del corrispettivo stesso al criterio di orientamento ai costi. Di conseguenza l'Autorità Garante – condividendo l'orientamento assunto da ENAC - ha ritenuto che i corrispettivi orientati ai costi dovevano applicarsi non solo agli *handler* ma anche alle compagnie aeree per la sub-concessione di presidi di carattere operativo, nei limiti di quanto strettamente necessario e funzionale alle attività volative e del tutto equiparati a quelli in uso esclusivo agli *handler* (v. punto 248 provv. AGCM).

Rileva quindi solo la natura dell'attività esercitata negli spazi comuni in subconcessione e non la titolarità di una certificazione per l'attività a terra o la regolarità della contabilità separata.

Nel caso che ci occupa, dalla istruttoria svolta, è emerso che negli uffici di Malpensa in subconcessione Saudi Arabian svolge attività di *“ufficio operativo nel quale gestiamo la preparazione del volo, l’assistenza passeggeri in caso di emergenza (quali ad esempio le cancellazioni/ritardi del volo) nonché le attività relative alla chiusura del volo e l’attività di reportistica con tutto quello che è successo nella giornata; facciamo anche altra attività agli imbarchi, al check in e sotto bordo supervisionando quello che fanno gli handlers”* (v. dep. Moura).

Si tratta con tutta evidenza di attività qualificabile come *aviation*, cioè strettamente necessaria e funzionale alle attività volative.

SEA non contesta lo svolgimento di tali attività, ma sottolinea come si svolgano per lo più fuori dagli uffici, presso i magazzini degli *handler* e presso l’aeromobile oppure, per i passeggeri, presso i banchi del *check-in* e degli imbarchi.

Ritiene tuttavia questo giudice che tali circostanze non siano rilevanti rispetto al fine perseguito dalla convenuta di provare che l’occupazione degli uffici da parte delle citate compagnie aeree sia estranea od ultronea rispetto ai *“limiti di quanto strettamente necessario e funzionale alle attività volative”*.

Può qui richiamarsi quanto già sostenuto da precedente pronuncia di questo Tribunale (sentenza 15054/14 del 16-17/12/14, est. Marangoni, cit.) laddove si osserva che, pur se *“parte dell’attività di tale personale debba necessariamente svolgersi nelle aree aeroportuali strettamente operative per la gestione delle merci o l’assistenza passeggeri, appare comunque evidente che tutte dette attività devono essere supportate da un’intensa attività di gestione documentale e di predisposizione organizzativa di detti servizi necessariamente svolta all’interno degli uffici – ove, ad esempio, sono posizionati i terminali informatici che gestiscono dette attività nonché gli apparati che consentono i collegamenti con gli uffici esterni delle compagnie, con gli altri uffici ed enti aeroportuali, con gli spedizionieri, con le autorità doganali ecc., dove cioè si riceve e si prepara tutta la documentazione necessaria allo svolgimento dell’attività di supervisione per il movimento merci – anche in relazione all’assistenza passeggeri che, oltre a dover essere organizzata preventivamente e successivamente con la ricezione della documentazione necessaria allo svolgimento delle operazioni di imbarco, deve comprendere altresì tutte le attività necessarie ad esempio ad organizzare i rimedi volti a superare le anomalie e gli imprevisti (overbooking, ritardi di consistente durata che necessitano di predisporre misure di tutela del passeggero, quali riposizionamento su altri voli o assistenza alberghiera) oltre a verificare la regolarità delle operazioni stesse”*. Deve dunque ritenersi del tutto artificiosa la tesi di parte convenuta che ritiene di dover isolare dal complesso delle operazioni strumentali all’attività volativa la sola fase della verifica fisica eseguita sui luoghi di imbarco delle merci o dei passeggeri”.

Deve dunque confermarsi che la natura delle attività svolte dall’attrice mediante l’uso dei locali concessi da SEA appartiene all’ambito di quanto strettamente necessario e funzionale alle attività volative, così come risultanti dall’attività istruttoria svolta.

## **Il quadro normativo ed i corrispettivi dovuti**

I corrispettivi per l'utilizzo di spazi ed infrastrutture aeroportuali strumentali alla fornitura dei servizi di *handling* ed alle attività volative, per quanto rileva in questa controversia, sono stati definiti sulla base dei criteri regolatori stabiliti dal Decreto Legislativo n. 18 del 13 gennaio 1999 e dalla successiva Delibera CIPE n. 86 del 4 agosto 2000.

Il Decreto Legislativo n. 18/99 stabilisce che il gestore aeroportuale deve assicurare condizioni trasparenti, obiettive e non discriminatorie per l'accesso, da parte dei prestatori di servizi di *handling* e dei vettori aerei, alle infrastrutture aeroportuali riservate – tra cui propriamente si distinguono le infrastrutture centralizzate, i beni di uso comune e i beni di uso esclusivo – e che i corrispettivi per l'utilizzo delle stesse devono essere orientati ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto in cui si svolgono le attività (articoli 9 e 10). Il medesimo decreto ha altresì assegnato all'ENAC la vigilanza su entrambi gli aspetti sopra evidenziati: la pertinenza ai costi di gestione e di sviluppo dell'aeroporto dei corrispettivi per l'utilizzo di strutture centralizzate, beni d'uso comune e beni in uso esclusivo, e le condizioni di accesso agli spazi necessari per l'effettuazione dell'assistenza a terra (articolo 10).

La Delibera CIPE n. 86/2000, “*Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva*”, volta a fornire un sistema tariffario uniforme per gli aeroporti nazionali, individua, per quanto di interesse in questa sede, le concrete modalità di determinazione dei corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo, indicando che “*i beni di uso esclusivo sono locali ed aree ad utilizzo frazionabile assegnati dal gestore in uso esclusivo ad operatori aeroportuali, quali ad esempio, uffici, magazzini, spogliatoi, locali operativi, rimesse per mezzi di rampa, sale vip, nonché i beni strumentali per l'assistenza a terra quali i banchi check-in, gates, e banchi informazione al pubblico*”.

L'AGCM ha in proposito rilevato come, a differenza delle infrastrutture centralizzate aeroportuali per le quali la domanda da parte di *handler* e vettori si rivolge all'insieme dei servizi nel suo complesso, la domanda di accesso ai beni di uso (comune o) esclusivo può riguardare solo alcuni di essi ed in misura differenziata, in relazione alle diverse esigenze degli operatori e alle loro scelte organizzative. Ciò, in particolare, per determinate tipologie dei beni in questione, per i quali la domanda deriva da *handler*, vettori o altri operatori che se ne servono per lo svolgimento di specifiche attività, nell'ambito dei c.d. servizi *aviation*, quali i servizi di assistenza a terra definiti dall'allegato A del Decreto Legislativo n. 18/99 (v. punto 64 provv. A377).

In tale prospettiva, la Delibera CIPE impone ai gestori aeroportuali la separazione contabile tra le attività svolte in regime di monopolio e quelle effettuate in concorrenza, la predisposizione di una contabilità analiticamente organizzata per centro di costo e di ricavo, relativamente a ciascuno dei servizi offerti, e l'obbligo di certificazione della contabilità analitica da parte di una società di revisione. La Delibera definisce inoltre in modo preciso e dettagliato l'*iter* metodologico secondo il quale, a partire dai costi analiticamente individuati, devono essere calcolati i corrispettivi per ciascuno dei servizi regolamentati, in modo tale da garantire al gestore una “normale” remunerazione dei

costi di pertinenza, valutati tenendo conto del piano di investimenti che il gestore si impegna a realizzare, degli standard di qualità e di sicurezza che lo stesso deve garantire e delle previsioni di traffico. La Delibera prevede inoltre che il profilo delle tariffe deve evolvere nel tempo secondo il

metodo del “*price cap*”. La vigilanza sull’effettiva attuazione della separazione contabile e sull’individuazione dei costi è attribuita in primo luogo all’ENAC. Per ciascun aeroporto, la determinazione dei corrispettivi secondo le modalità specificate nella delibera CIPE è competenza del relativo gestore aeroportuale; la stessa presuppone la consultazione del Comitato degli utenti – organo consultivo al quale, ai sensi dell’articolo 8 del decreto 18/99, hanno diritto a partecipare tutti gli operatori che utilizzano i servizi dell’aeroporto – e l’acquisizione del parere favorevole di ENAC a seguito di propria istruttoria. I corrispettivi da applicarsi per un periodo di durata pluriennale (generalmente un quinquennio) vengono formalmente indicati nel “contratto di programma”, che deve essere stipulato tra il gestore e l’ENAC e poi recepito mediante un Decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell’Economia.

In questo quadro normativo, AGCM ha accertato che i corrispettivi, malgrado dovessero considerarsi regolamentati, sono stati fissati unilateralmente da SEA, applicando, per gli spazi a titolo di canone per la subconcessione di locali uso ufficio per l’attività *aviation* compensi superiori a quelli applicati agli handler -ritenendo trattarsi di attività commerciale- e soprattutto non orientati ai costi (l’Autorità ha in proposito anche escluso che l’ampio margine tra i valori individuati da ENAC a seguito dell’attività di vigilanza su quanto fatturato da SEA negli anni dal 2002 al 2008 possa in qualche modo essere imputato all’andamento dei costi variabili, esogeni alla tipologia del bene richiesto).

L’AGCM ha quindi ritenuto che SEA, quale monopolista legale nella gestione delle infrastrutture aeroportuali negli scali di Malpensa e Linate, nel mercato che qui interessa, ha tenuto comportamenti abusivi ex art. 102 TFUE, per i quali è stata sanzionata (con pronuncia che ha superato il vaglio del controllo dell’AGA).

Nel corso del procedimento avanti all’Autorità sono intervenuti il D.L. 30 settembre 2005, n. 203, convertito in legge con legge n. 248/05. Tra le previsioni della legge, in questa sede rilevano, in particolare, l’obbligo per i gestori di predisporre uno schema di contabilità analitica organizzata secondo modalità che devono essere indicate in una nuova delibera CIPE, rispetto a quella del febbraio 2000, assunta in data 15/6/07 n. 38.

Infine, nell’esercizio dei suoi poteri di vigilanza è intervenuta una delibera ENAC che ha determinato il corrispettivo per la sub concessione di uffici ai vettori aerei non operanti in autoproduzione misura di euro 250,00 mq/anno per Malpensa e di euro 256,00 mq/anno per Linate, nei limiti di quanto strettamente necessario e funzionale alle attività volative (doc. 2 SEA).

Al fine di individuare detto limite, SEA ha stabilito il criterio in base al quale applicare ai vettori il canone così regolamentato individuando quale *standard* un ufficio avente superficie pari a 20 mq, cui ha applicato i predetti corrispettivi a far tempo dal secondo

semestre del 2008, mentre gli spazi eccedenti a tale misura dovevano, secondo il gestore aeroportuale, ritenersi assoggettati al corrispettivo di mercato.

Un successivo provvedimento di ENAC – attivato dalle proteste dei vettori aerei - aveva precisato che tale criterio doveva essere accolto solo quale riferimento medio, fatta salva la possibilità di valutare caso per caso le specifiche situazioni (doc. 7 fasc. SEA).

Sui criteri utilizzati da SEA non può che ribadirsi l'opinione già espressa da altro Giudice di questo Tribunale secondo cui *“detto limite costituisce un parametro i cui criteri di determinazione sono rimasti del tutto oscuri, risultando di fatto privo di fondamento nella sua unilateralità rispetto alla considerazione delle esigenze effettive che derivano – oltre che dalle scelte organizzative ed imprenditoriali dei vettori – dal volume di traffico proprio di ciascun vettore, dall'organico ivi impiegato, dalla localizzazione degli spazi ecc. Deve dunque escludersi che l'indicazione unilaterale di tale limite di superficie possa vanificare l'impostazione normativa della commisurazione del corrispettivo per l'uso esclusivo di spazi ufficio fondata sull'effettiva strumentalità al volo, che di fatto risulterebbe indebitamente aggirata dall'applicazione di un corrispettivo non regolamentato per le superfici più ampie richieste in subconcessione dal vettore ove anch'esse direttamente strumentali all'attività volativa. Anche la regolamentazione concordata successivamente all'instaurazione della presente causa (Contratto di programma ENAC-SEA approvato con DPCM 30.4.2012, con corrispettivi in vigore dal settembre 2012) prevede per il futuro la concessione d'uso di uffici e locali in configurazione standard (art. 8, comma 2) ma ne affida la concreta determinazione ad una procedura concordata con gli utenti sulla base del calcolo dei mq, dell'ubicazione e della tipologia (v. all. 5 al Contratto di programma)”*.

In concreto, nell'istruttoria è emerso che negli uffici presso Malpensa operano tre dipendenti di Saudi Arabian *“un capo scalo che rappresenta la Compagnia all'aeroporto e due dipendenti che si interfacciano”* (v. dep. Della Noce, dirigente SEA).

Ciò considerato, ed in assenza di precise allegazioni e prove da parte della convenuta, che possano indurre a ritenere una pretesa eccessività degli spazi utilizzati da Saudi in relazione al numero degli stessi ed alla rilevanza del traffico passeggeri e/o merci dalle stesse sviluppato, pare al Tribunale che non vi siano elementi per ritenere che gli spazi ottenuti dalla attrice in sub-concessione eccedano le necessità e stretta funzionalità allo svolgimento delle attività volative, non potendo demandarsi al gestore la determinazione autoritativa degli stessi, che avrebbe anche effetti indiretti di aggiramento delle regole sui prezzi regolati.

Non pare infatti che il monopolista legale abbia il potere di subordinare la concessione o la misura dei corrispettivi di beni o servizi che deve fornire alla generalità degli utenti a valutazioni *“autoritative”* circa l'effettiva necessità per una compagnia aerea di svolgere direttamente o di supervisionare e controllare direttamente la qualità e l'efficienza delle attività operative funzionali all'attività volativa, anche ove ne affidi la gestione materiale a soggetti terzi.

Va poi ricordato che l'AGCM ha ritenuto i beni ad uso esclusivo facenti parte in generale delle infrastrutture aeroportuali, ad uso frazionabile (v. provv. A377 AGCM, punti da 63 a 65) che attengono all'attività *aviation* -comprensivi anche uffici indispensabili per l'esercizio di tale attività- intrinsecamente non sostituibili con analoghi beni dislocati in altre aree esterne all'aeroporto.

Del tutto priva di pregio è quindi la circostanza, addotta da SEA, secondo cui taluni vettori avrebbero rinunciato ad acquisire direttamente spazi operativi all'interno delle aree aeroportuali -ritenendo di avvalersi per le attività di assistenza a terra di altri soggetti aventi spazi operativi- che al contrario sembra potersi valutare come diretta conseguenza dell'abuso della propria posizione da parte di SEA, quale monopolista legale che – secondo quanto attestato dall'AGCM – non ha provveduto a conformare i corrispettivi da essa imposti alle compagnie aeree ai propri costi, così accollando ad esse canoni eccessivamente onerosi.

### **Effetti dell'abuso**

Come sottolineato nella citata sentenza di questo Tribunale (sentenza 15054/14 est. Marangoni), nel provvedimento A377 dell'AGCM -con ampia esposizione delle acquisizioni documentali acquisite nel contraddittorio tra le parti nonché della verifica dei presupposti delle determinazioni adottate da ENAC con la menzionata nota del 2007 (v. in generale tutto il capitolo V.III del provvedimento in questione)- l'autorità garante ha eseguito un confronto a partire dal 1/1/02 e per ciascun anno successivo tra i ricavi effettivamente realizzati da SEA mediante la messa a disposizione degli spazi e delle infrastrutture aeroportuali, nelle quantità oggettivamente richieste dagli utilizzatori e valorizzate sulla base dei corrispettivi richiesti, ed i costi oggettivamente pertinenti l'esercizio delle medesime attività (tale confronto ha avuto particolare importanza ed attendibilità per ciò che attiene all'anno 2005, per la disponibilità di dati di bilancio validati da ENAC sulla base della contabilità analitica di SEA certificata da società di revisione).

Le valutazioni dell'Autorità al fine di accertare la mancata corrispondenza ai costi delle tariffe applicate da SEA si sono fondate sostanzialmente sull'analisi dei dati di contabilità analitica prodotti dall'odierna convenuta nell'ambito dell'istruttoria per il Contratto di Programma, dai valori individuati in quest'ultimo documento nonché dei risultati a cui è pervenuto ENAC, ente regolatore del settore, a seguito delle istruttorie svolte nel corso del 2007, nell'ambito della propria attività di vigilanza ai sensi dell'articolo 10 del Decreto Legislativo n. 18/99.

In base a tali analisi l'AGCM ha confermato che il comportamento tenuto da SEA - che aveva applicato ai (soli) vettori cargo in autoproduzione canoni di subconcessione pari a circa il doppio rispetto a quelli applicati agli *handler* cargo, che si assumono rappresentare il *benchmark* del valore economico riferibile al servizio in questione – ha configurato una fattispecie di applicazione di prezzi non equi ed eccessivamente onerosi da parte di un'impresa in posizione dominante, in violazione dell'articolo 102 TFUE.

La condotta contraria agli obblighi comunitari (art. 102 TFUE) così addebitata al monopolista legale, che non ha rispettato le indicazioni di legge quanto alla congrua

determinazione dei corrispettivi per le aree di uso esclusivo per attività *aviation*, risulta rilevante anche sul piano contrattuale, in considerazione del generale dovere di cui all'art. 2597 c.c., oltre che dei principi di non discriminazione ed obblighi nascenti dal sistema antitrust a carico di chi detiene infrastrutture essenziali.

Invero, l'abuso della posizione dominante da parte del gestore aeroportuale, è intervenuto nella fase genetica del contratto, determinando un assetto di interessi contrario alle norme imperative che governano il sistema (come sopra sintetizzato).

Secondo quanto osservato (incidentalmente) dalla S.C. (cfr. sent. 8110/13) la circostanza che il danno da abuso si concretizzi in un contratto, non muta la configurazione particolare dell'illecito, "*presumibilmente assimilabile ad una fattispecie di responsabilità precontrattuale*" i cui effetti si possono riversare sul contratto, viziandolo (oltre che essere riguardati sotto il profilo della responsabilità aquiliana).

Naturalmente, la qualificazione delle conseguenze dell'illecito antitrust -per sua natura plurioffensivo- sotto il profilo contrattuale o extracontrattuale, discende dalla *causa petendi* azionata in giudizio, che nel caso che ci occupa è riferita ad entrambe le fattispecie, e dal *petitum*, in concreto di ripetizione delle somme pagate in eccesso rispetto ai corrispettivi di legge.

Ora, poiché la clausola contrattuale *inter partes* afferente alla determinazione del canone di subconcessione, in violazione di norme imperative, deve ritenersi nulla ex art. 1418 c.c., la stessa viene di diritto sostituita ex art. 1419 c.c. dal corrispettivo equo ed orientato ai costi, previsto nella disposizione imperativa, posto a tutela di interessi collettivi e di preminente interesse pubblico alla regolarità dei mercati interessati.

Va quindi considerato che ENAC con il provvedimento del 2007, nella sua attività di vigilanza, fondandosi sull' "*esigenza di interventi sui livelli tariffari di alcuni prodotti, ricadenti sotto la disciplina del decreto legislativo 18/99, coerenti con l'impianto tariffario già delineato nella stessa bozza di contratto di programma elaborata dall'Ente d'intesa con la società SEA*" (v. doc. 2 fasc. SEA) ha ritenuto necessario che SEA attuasse "*in via transitoria e fino ad efficacia del contratto di programma*" i corrispettivi aeroportuali annuali sopra più volte ricordati di euro 250,00 al mq per Malpensa ed euro 265,00 per Linate.

Le diverse determinazioni contenute nel Contratto di programma SEA-ENAC approvato con DPCM del 30.4.2012, si riferisce invero solo i corrispettivi esigibili a partire dal 60° giorno successivo a quello di pubblicazione in Gazzetta.

La necessaria applicazione dei canoni di subconcessione di cui alla delibera ENAC 2/10/07 per i periodi anteriori, emerge dalla complessiva lettura del provvedimento sanzionatorio A377 dell'AGCOM, che ha rilevato che SEA ha indebitamente applicato tariffe significativamente maggiorate per tutto il periodo 2002/08 (v. punto 262 provv. AGCM) in violazione degli obblighi di legge su di essa incombenti di mantenere il livello di detti canoni alle condizioni stabilite dalla legge.

La misura di euro 250,00 mq/anno per Malpensa e di euro 256,00 mq/anno per Linate – accertata come congrua da ENAC nel 2007 sulla base delle analisi svolte sulla gestione degli anni precedenti e confermata nel 2008 dallo stesso ente – appare quindi l'unico

parametro attendibile per la commisurazione del canone congruo anche per le annualità anteriori al 2007, oggetto di domanda in questa sede.

Va aggiunto che -anche rispetto a questo valore- ENAC aveva persino individuato la necessità di una riduzione media per tutti gli spazi di circa il 20% per garantire un orientamento ai costi.

Sulla base del complesso delle valutazioni svolte dall'AGCM anche questo giudice ritiene che il corrispettivo di euro 250,00 mq/anno per Malpensa e di euro 256,00 mq/anno per Linate sia dunque imprescindibile parametro al fine di determinare, anche per gli anni precedenti al 2007, il canone oggettivamente congruo rispetto ai costi sostenuti da SEA e comprensivo di un adeguata remunerazione.

Tale corrispettivo può quindi essere automaticamente inserito ex artt. 1419,II e 1339 c.c. nei contratti intercorsi tra le odierne parti.

Ovviamente, considerato che il canone pattuito è stato l'effetto dell'illecito compiuto da SEA, non riveste rilevanza alcuna che il vettore non abbia formalizzato in corso di rapporto la sua pretesa di vedersi applicate le condizioni di legge, specificando le sue ragioni organizzative per l'occupazione degli spazi concessi.

All'inserimento del canone di legge nel rapporto contrattuale *inter partes* consegue l'obbligo di ripetizione a carico di SEA di quanto indebitamente percepito in più, ex art. 2033 c.c., in forza della clausola nulla.

L'azione di ripetizione è soggetta all'ordinaria prescrizione decennale che decorre dalla data in cui ciascun pagamento è avvenuto.

Poiché effettivamente nelle fatture prodotte dall'attrice sub. 2 sono indicate voci quali riscaldamento/condizionamento, diritti di segreteria (incontestati) che debbono essere dedotti, gli importi pagati in eccesso dal 1/1/02 al dicembre 2011 sono pari ad euro 43.341,37 (come riconosciuti, da un punto di vista meramente contabile, dal dipendente di SEA Valenza, sentito come teste).

Da tale somma deve poi essere dedotto l'importo di euro 771,27, per il rateo gennaio/giugno 2007, per cui il diritto di ripetizione è prescritto (a diversa conclusione non potrebbe giungersi sotto il profilo extracontrattuale, dovendo la prescrizione breve ex art. 2947 c.c. decorrere dal momento in cui il danno diviene percepibile e riconoscibile, quindi quantomeno dalla segnalazione dell'IBAR, ente esponenziale degli interessi dei vettori aerei, in data 9/4/04 e non dalla delibera finale dell'AGCM).

Pertanto possono essere restituiti gli importi in eccesso pagati dall'attrice dal 3/7/02, pari ad euro 42.570,10, gravati di interessi legali dal giorno di ciascun pagamento, considerata la mala fede del percipiente, che ha violato gli obblighi legali a suo carico e le disposizioni comunitarie in materia di concorrenza.

Le spese seguono la soccombenza e pertanto SEA deve essere condannata a rifondere all'attrice l'importo qui liquidato di euro 7.281,00, a titolo di compensi, oltre accessori di legge.

**P.Q.M.**



Il Tribunale, definitivamente pronunciando, sulle domande proposte con atto di citazione notificato il 3/7/12 da Saudi Arabian Airlines nei confronti di SEA –Società Esercizi Aeroportuali s.p.a., ogni altra domanda ed eccezione disattesa:

- A) accerta che la convenuta ha applicato tariffe per la subconcessione di spazi uso ufficio in violazione degli obblighi di legge ed in violazione dell'art. 102 TFUE, dell'art. 2597 c.c. ed art. 9 L.192/98;
- B) dichiara nulle le tariffe applicate, per la misura eccedente rispetto ai criteri stabiliti dall'art. 16, comma 3, direttiva 96/67/CE e della relativa normativa di attuazione interna;
- C) condanna convenuta Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. alla restituzione delle somme eccedenti il canone di euro 250,00 mq/anno stabilito da ENAC per l'Aeroporto di Malpensa nella misura di euro 42.570,10, gravati di interessi legali dal giorno di ciascun pagamento;
- D) condanna la convenuta a rifondere all'attrice le spese di lite, come sopra liquidate in euro 7.281,00, a titolo di compensi, oltre accessori di legge.

Così deciso in Milano il 25/3/15

Il giudice  
Dott. Paola Gandolfi

