



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 ottobre 2018;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il “*Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie*” (di seguito, Regolamento), adottato dall’Autorità con delibera del 1° aprile 2015;

VISTI gli atti del procedimento;

VISTA la comunicazione di avvio del procedimento PS/11237 del 20 settembre 2018, volto a verificare l’esistenza di pratiche commerciali scorrette in violazione degli articoli 20, 21, comma 1, lettere b) e d) e 22 del Codice del Consumo, poste in essere da Ryanair DAC;

VISTA la comunicazione del 17 ottobre 2018 con la quale è stato comunicato al professionista l’avvio del sub-procedimento cautelare ai fini della valutazione della possibile sospensione della pratica commerciale oggetto del procedimento PS/11237;

VISTE le memorie presentate da Ryanair pervenute in data 26 ottobre 2018;

CONSIDERATO quanto segue:

I. FATTO

1. Il 24 agosto 2018, il vettore aereo irlandese Ryanair ha annunciato una modifica della propria *policy* bagagli precedentemente in vigore (dal 15 gennaio 2018). Fra il 25 agosto e il 5 settembre 2018, sono pervenute segnalazioni di associazioni di consumatori e di vari consumatori, secondo le quali la nuova *policy* costituirebbe una pratica commerciale scorretta.

Detta *policy* prevede per le prenotazioni effettuate a partire del 1° settembre 2018 per voli da effettuarsi dopo il 1° novembre 2018 l'inclusione nella tariffa *standard* della sola "borsa piccola" di dimensioni non eccedenti 40 cm x 20 cm x 25 cm, mentre per il "bagaglio a mano grande" (*trolley*), il Professionista richiederà sempre il pagamento di un supplemento, secondo tre diverse modalità:

A) i passeggeri che acquistano l'Imbarco Prioritario ("Priorità e 2 bagagli a mano" – di seguito "*priority*"), (incluso in un biglietto Plus o Flexi Plus) possono portare a bordo il bagaglio a mano grande del peso massimo di 10 kg e di dimensioni non eccedenti 55 cm x 40 cm x 20 cm e quello piccolo, delle dimensioni suindicate. La *priority* è limitata a 95 clienti per volo (su 189 posti). L'opzione della *priority* può essere acquistata al momento della prenotazione del biglietto, per un costo di 6€, ovvero aggiunta successivamente ad un costo di 8€

B) i clienti che non acquistano la *priority* per scelta ovvero per esaurimento delle *priority* disponibili, potranno acquistare il supplemento relativo ad un bagaglio "registrato" di peso massimo 10 kg e di dimensioni pari al bagaglio a mano grande, per un costo pari a 8€, se acquistato al momento della prenotazione, o 10€ se acquistato successivamente; il bagaglio dovrà essere registrato presso il banco di consegna bagagli dell'aeroporto;

C) infine, i passeggeri che, non avendo optato per alcuna di queste possibilità, si rechino all'aeroporto o al *gate* con il bagaglio a mano "grande", dovranno pagare 20€ al check-in o 25€ al *gate* sempre per imbarcarlo in stiva.

2. Sulla base delle informazioni acquisite in atti, in data 20 settembre 2018, è stato avviato il procedimento istruttorio PS/11237, ai sensi dell'art. 27, comma 3, del Codice del Consumo, nonché ai sensi dell'art. 6 del Regolamento, al fine di verificare l'esistenza di pratiche commerciali scorrette in violazione degli articoli 20, 21, comma 1, lettere b) e d) e 22 del Codice del Consumo.

Nella comunicazione di avvio veniva contestato al professionista che la

richiesta di pagamento di un supplemento per il “bagaglio a mano grande” fornirebbe una falsa rappresentazione del reale costo del biglietto aereo attraverso lo scorporo *ex ante* dalla tariffa di un onere non eventuale ma prevedibile, inducendo in errore il consumatore medio circa il prezzo del servizio offerto, e non consentendo di comparare le tariffe proposte dagli altri vettori. L’inadeguata trasparenza tariffaria apparirebbe inoltre rafforzata dalle ripetute modifiche delle regole e condizioni per il trasporto del bagaglio a mano, tali da ingenerare confusione e aumentare il rischio di incorrere in sovraccosti previsti per il mancato rispetto delle nuove condizioni.

3. Parti del procedimento, sono: Ryanair DAC (Ryanair) in qualità di professionista; Altroconsumo, CODACONS, Federconsumatori e U.di.con. in qualità di Associazioni segnalanti.

4. Successivamente alla comunicazione di avvio, in data 17 ottobre 2018 è stato comunicato alle Parti l’avvio del *sub*-procedimento cautelare. In tale sede, il professionista è stato invitato, ai sensi dell’art. 8, comma 2, del Regolamento, a presentare memorie scritte e documenti entro 9 giorni dal suo ricevimento, al fine della valutazione dei presupposti per la sospensione provvisoria delle pratiche, ai sensi dell’art. 27, comma 3, del Codice del Consumo.

5. In primo luogo, in base alla dimensione dei bagagli a mano inclusi nella tariffa *standard*, è possibile calcolare la riduzione in termini di spazio operata dal vettore con la nuova *policy*, ovvero circa il 65% rispetto a quello precedentemente messo a disposizione¹.

6. Dalla documentazione agli atti² risulta che per tutto il 2017 sono stati in media trasportati per ciascun volo circa *[omissis]** *trolley*, corrispondenti al *[omissis]*% dei posti disponibili su ciascun velivolo e che *[omissis]*di questi, pari a circa il *[omissis]*% dei posti disponibili, veniva imbarcato in stiva.

7. A seguito della modifica della *policy* introdotta dal 15 gennaio 2018 Ryanair ha registrato un significativo aumento del numero di *trolley* imbarcati in stiva con una media di *[50-100]* *trolley* per ciascun volo

¹ 20 mila cm³ (borsa piccola) rispetto ai 58 mila cm³ (trolley + borsetta) precedentemente ammessi.

² Cfr. risposta fornita da Ryanair in data 26 ottobre 2018 alla richiesta di informazioni formulata nella comunicazione di avvio del procedimento, con cui il professionista ha fornito dati circa il numero dei voli dallo stesso operati mensilmente da e per l’Italia negli anni 2017 e 2018, nonché il numero di imbarchi prioritari, di imbarchi dei trolley al gate e di passeggeri che hanno viaggiato senza trolley, nei rispettivi anni in relazioni ai medesimi voli.

* Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

(febbraio - settembre³); pertanto, la nuova *policy* introdotta dal 15 gennaio ha comportato un aumento di circa il [50-100%] dei *trolley* da imbarcare in stiva, ritenendo quindi plausibile che almeno una parte dei consumatori abbiano risposto alla modifica di *policy* preferendo imbarcarli in stiva pur di non pagare il supplemento *priority*.

8. Sempre dai dati forniti dal professionista in merito ai passeggeri che viaggiano senza bagaglio a mano grande (dato disponibile solo per il periodo febbraio - settembre 2018⁴) si evince che questi in media rappresentano poco più del [omissis]% dei passeggeri trasportabili⁵.

II. MEMORIE DELLE PARTI

9. A seguito della comunicazione di avvio del procedimento del 20 settembre 2018 e della comunicazione di avvio del sub procedimento cautelare del 17 ottobre u.s., Ryanair ha depositato memorie difensive in data 26 ottobre 2018.

10. In particolare, il professionista ha rappresentato che la nuova *policy* bagagli andrebbe a vantaggio dei consumatori in quanto permetterebbe di portare a bordo un bagaglio sufficiente al trasporto degli effetti personali, evitando di incorrere in ritardi dei voli.

11. Per quanto attiene al *fumus boni iuris*, tale *policy* sarebbe legittima anche alla luce della sentenza della Corte di giustizia del 18 settembre 2014, *Vueling Airlines*, C-487/12 (EU:C:2014:2232, punto 40). La sentenza appena richiamata, ad avviso del professionista, confermerebbe la legittimità del comportamento del vettore poiché statuirebbe la libertà del vettore aereo di determinare le tariffe applicabili ai bagagli a mano che eccedono dimensioni e peso ragionevoli e che comportino costi di gestione e di custodia.

12. Il bagaglio a mano piccolo che il vettore permette di portare a bordo gratuitamente sarebbe sufficiente a soddisfare le esigenze essenziali e

³ Il presente dato non tiene conto di gennaio 2018 in considerazione del fatto che la precedente *policy* bagagli è entrata in vigore il 15 gennaio 2018.

⁴ Dati per il 2017 non sono disponibili, in quanto, sotto la vigenza della precedente *policy*, non c'era distinzione fra bagaglio a mano e borsa, che potevano indifferentemente essere portati a bordo. Non si tiene conto di gennaio in quanto come detto la *policy* precedente è entrata in vigore il 15 gennaio 2018.

⁵ In tale percentuale vanno probabilmente considerati anche i passeggeri che hanno registrato a vario titolo un bagaglio in stiva e che non avevano bisogno di trasportare un *trolley*, pari a circa il [omissis]% dei passeggeri.

generalizzate di viaggio di tutti i passeggeri e a contenere i loro effetti personali, nonché conforme alla disciplina regolamentare esistente, peraltro dettata in funzione della sicurezza del volo e non per ragioni di tutela del consumatore.

13. I bagagli che eccedono le dimensioni ragionevoli e che comportano dei costi di gestione e di custodia non costituiscono un elemento necessario o essenziale del contratto di trasporto, e dunque, possono essere soggetti ad un supplemento tariffario. In questa prospettiva, il consumatore medio rimarrebbe perfettamente in grado di comparare le offerte dei diversi vettori.

14. Quanto al *periculum in mora*, Ryanair sottolinea, da una parte, che il rischio di danno che il consumatore potrebbe subire dall'attuazione della *policy* è di natura economica e, pertanto, rimborsabile e non irreparabile. D'altra parte, la risarcibilità di tale danno non sarebbe rimessa in questione per via della previsione del foro esclusivo in Irlanda per le azioni dei consumatori, in quanto la clausola dei "Termini e condizioni di Trasporto" che la prevede sarebbe pienamente legittima, come confermato dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano n. 4264/2018.

15. In ogni caso, il professionista ha proposto talune misure volte a ridurre il rischio di danno ai consumatori nelle more del procedimento principale, che consistono:

- nella rinuncia ad applicare il supplemento di 25 € per l'acquisto di un bagaglio registrato al *gate* d'imbarco degli aeroporti italiani dal 1 novembre al 31 dicembre 2018;
- nella modifica dell'attuale articolo 2.4. delle Condizioni generali di trasporto, al fine di permettere a far data dal 30 ottobre 2018 e in via retroattiva ai consumatori che hanno prenotato i propri voli sulla versione italiana del sito internet *Ryanair.com* di intentare azioni nel proprio foro di residenza.

III. VALUTAZIONI

16. Sotto il profilo del *fumus boni iuris*, gli elementi sopra descritti inducono a ritenere sussistente *prima facie* una pratica commerciale in violazione degli artt. 20, comma 2, 21, comma 1, lettera b) e d), e 22 del Codice del Consumo, in relazione alla richiesta di un supplemento per il trasporto del bagaglio a mano grande in quanto fornisce ai consumatori una falsa rappresentazione del reale costo del biglietto aereo attraverso lo

scorporo *ex ante* della tariffa *standard* di un onere non eventuale e prevedibile.

17. Dalle prime evidenze acquisite agli atti è infatti emerso che per le prenotazioni effettuate a partire del 1° settembre 2018 e relative a voli in partenza dal 1° novembre, il vettore applica una nuova *policy* bagaglio e richiede a tutti i consumatori il pagamento di un supplemento per il trasporto del bagaglio a mano “grande” che precedentemente era possibile imbarcare in stiva gratuitamente e, fino al 15 gennaio 2017, portare a bordo sempre gratuitamente.

Specificamente per il trasporto a bordo richiede l’acquisto del supplemento *priority* di 6/8 € per l’imbarco in stiva richiede l’acquisto di un bagaglio registrato del peso massimo di 10 kg al costo di 8/10 €. Nel caso di arrivo in aeroporto con il bagaglio a mano, senza aver pagato per uno dei suddetti supplementi, il professionista richiede 20 € al check-in o 25 € al *gate* per il suo imbarco in stiva.

Quindi in sostanza con tale modifica il professionista richiede a tutti i passeggeri un supplemento per trasportare il bagaglio a mano grande che prima era incluso nella tariffa *standard*.

18. Le modalità di presentazione del prezzo del servizio di trasporto - tariffa *standard* - in attuazione della nuova *policy* e specificamente la richiesta di un supplemento per il trasporto del bagaglio a mano grande appare già *prima facie* qualificabile come un comportamento in contrasto con gli artt. 20, 21 e 22 del Codice del Consumo, poiché l’operatore scorpora un elemento essenziale e prevedibile dal prezzo finale del servizio di trasporto aereo offerto, così celando al consumatore un aumento non trasparente del prezzo finale del trasporto passeggeri, con l’effetto di falsare il comportamento del consumatore medio che non è in grado di poter comprendere l’effettivo prezzo applicato, né di comparare le tariffe proposte dagli altri vettori.

Al riguardo, Ryanair ha sostenuto che non corrisponderebbe alle abitudini di consumo della generalità dei passeggeri portare con se un *trolley* di massimo 10 kg e che pertanto tale bagaglio non costituirebbe un elemento indispensabile per il suddetto viaggio, dato che il 30% dei passeggeri viaggiano senza bagaglio a mano grande.

19. Vale al riguardo in primo luogo osservare, in risposta alla tesi difensiva del professionista, che la sentenza della Corte di giustizia del 18 settembre 2014, *Vueling Airlines*, C-487/12 (EU:C:2014:2232, punto 40), ha chiaramente statuito che “*i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a*

mano, [...] devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e [...] il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza”.

20. Dagli stessi dati forniti dal vettore in risposta alla richiesta d'informazioni dell'Autorità risulta che il *trolley* costituisce elemento essenziale e non eventuale del contratto di trasporto. Infatti, la percentuale dei passeggeri che ha viaggiato solo con un bagaglio a mano piccolo – ovvero non portando a bordo o non imbarcando in stiva un bagaglio grande a mano - è estremamente ridotta (pari a circa il *[omissis]*% di tutti i passeggeri). Alla luce di quanto precede, dunque, Ryanair promuove la propria offerta di servizi di trasporto mediante l'illustrazione incompleta del prezzo proposto, non includendo il prezzo del bagaglio a mano grande – elemento indispensabile e non evitabile del trasporto - falsamente rappresentato come costi non preventivabili *ex ante*.

Ne discende, dunque, la idoneità della condotta di Ryanair ad esercitare una falsa rappresentazione del prezzo del servizio offerto al consumatore, minandone la possibilità di una tempestiva e corretta comparazione con le offerte dei concorrenti.

21. Si deve peraltro osservare che, sin dal 2013, il professionista ha sempre determinato liberamente le dimensioni considerate come ragionevoli per il bagaglio a mano da portare in cabina e adesso, in virtù della nuova *policy*, ha ridotto di oltre il 60% lo spazio disponibile per il trasporto del bagaglio a mano, destinando allo stesso solo lo spazio sottostante i sedili. Di talché, gran parte dello spazio dedicato ai bagagli a mano - le cappelliere - viene ad essere precluso dalla funzione di scopo che riveste, per utilizzarlo e venderlo come un servizio supplementare.

Inoltre la nuova *policy* comporta una riduzione del numero dei bagagli a mano, da due (*trolley* e borsa) a solo una borsa piccola a mano.

22. Né appaiono adeguate le giustificazioni tecniche addotte dal professionista in ragione del crescente numero di *trolley* da imbarcare in stiva e dei conseguenti ritardi sull'operatività dei voli.

Al riguardo si rilevi l'inconferenza di tale argomento atteso che l'aumento del numero di *trolley* da mettere in stiva all'atto dell'imbarco dei passeggeri appare riconducibile, come emerge dai dati forniti dal professionista, dall'applicazione della precedente *policy* bagaglio a mano e, in ogni caso, non può rappresentare una giustificazione all'attuazione di una pratica

commerciale scorretta, lesiva del diritto dei consumatori di avere informazioni chiare e trasparenti in merito alla tariffa aerea applicata dal vettore.

23. Sempre in punto di prassi, si ricorda, peraltro, che, contrariamente a quanto affermato nelle memorie difensive di Ryanair, la nuova *policy* bagagli di tale compagnia non si “*inserisce in un trend commerciale in atto*”, in quanto, nonostante la differenza fra le condizioni ed in particolare fra le dimensioni del bagaglio a mano ammesso in cabina da parte delle diverse compagnie aeree, da un esame comparativo delle stesse emerge che tutte consentono di trasportare un bagaglio di dimensioni ben più elevate della borsa piccola (adesso ammessa da Ryanair come unico bagaglio a mano incluso nella tariffa *standard*), peraltro in aggiunta alla borsetta o portadocumenti⁶.

24. Invero, diversamente da quanto affermato dal professionista, la possibilità di portare un solo bagaglio a mano di piccole dimensioni, idoneo ad occupare uno spazio ridotto – soltanto quello sottostante i sedili –, non appare ragionevole ai fini di trasportare tutti gli effetti personali del consumatore, né ai fini del rispetto delle prescrizioni applicabili in materia di sicurezza, in considerazione dello spazio disponibile per il trasporto dei bagagli a mano nell’aeromobile.

25. Pertanto, la richiesta di un supplemento per un bagaglio a mano grande per un elemento essenziale del contratto di trasporto aereo costituisce una falsa rappresentazione del prezzo finale complessivo della tariffa aerea applicata dal vettore.

26. Se è vero, in conclusione, che il regolamento n. 1008/2008 sancisce il principio della libertà tariffaria dei vettori, tale libertà trova un limite nella correttezza delle scelte commerciali del vettore, ovvero da un lato nella trasparenza tariffaria e specificamente nella necessità di consentire al consumatore di conoscere, fin dal primo contatto, l’esborso effettivo finale, quindi evitando supplementi prevedibili e non evitabili⁷, dall’altro nel rispetto minimo dei diritti dei passeggeri, nella specie, del diritto di trasportare i propri effetti personali a bordo, nei limiti di quanto consentito dallo spazio dell’aeromobile e dalle norme di sicurezza.

⁶ Cfr. anche D.M. 1/26 del 28 gennaio 1987, in base al quale “In aggiunta al suddetto bagaglio, al passeggero è permesso portare in cabina [...] una borsetta o borsa portadocumenti”.

⁷ Cfr. art. 23 del regolamento CE 1008/2008, secondo il quale, in materia di biglietti aerei, “il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione”.

27. Sotto il profilo del *periculum in mora*, vale osservare che le condotte sopra descritte sono caratterizzate da un'evidente attualità (la *policy* si applica dal 1° novembre 2018) e da un elevato grado di offensività in quanto costringono la totalità dei consumatori che ne vogliano usufruire a corrispondere un supplemento rispetto alla tariffa *standard* del vettore, per un servizio – il trasporto del bagaglio a mano grande – che rappresenta un elemento essenziale del contratto di trasporto.

In assenza di un intervento cautelare, tenuto conto della numero elevatissimo dei consumatori che acquistano i servizi del professionista, gli effetti delle condotte oggetto del presente procedimento si consoliderebbero definitivamente con la conseguenza di rendere altamente improbabile il ristoro effettivo del danno economico cui sarebbero soggetti i consumatori all'esito del procedimento ordinario, attesa l'esiguità della pretesa risarcitoria individuale e considerato che il supplemento per il bagaglio a mano è perlopiù richiesto in abbinamento ad altri servizi, quali la priorità di imbarco. Di conseguenza i consumatori difficilmente riuscirebbero a ottenere il rimborso di quanto versato per l'acquisto del supplemento.

28. A quanto sin qui esposto, già di per sé sufficiente a integrare gli estremi del *periculum*, si aggiunga altresì che la nuova *policy* del bagaglio a mano di Ryanair, falsando il comportamento del consumatore medio sull'effettivo prezzo applicato e non consentendogli di comparare le tariffe proposte dagli altri vettori, determina un pregiudizio grave e irreparabile al corretto funzionamento del mercato concorrenziale, bene giuridico tutelato in via immediata dal Codice del Consumo (cfr. *ex multis* Consiglio di Stato n. 5795/2017). Infatti, la falsa rappresentazione del reale costo del biglietto aereo da parte di Ryanair può spingere, in modo del tutto indebito e scorretto, un numero rilevante di consumatori a preferire tale vettore rispetto alle altre compagnie, le cui offerte sono invece in linea con il principio di trasparenza tariffaria. Anche perché, come già evidenziato, tutte le altre compagnie consentono di trasportare un bagaglio di dimensioni ben più elevate della borsa piccola, ammessa adesso come unico bagaglio a mano incluso nella tariffa standard.

29. In merito alle misure proposte da parte del professionista, si osserva che esse non comportano in alcun modo il venir meno del *periculum in mora*. Basti al riguardo osservare che le misure non incidono sulla richiesta del supplemento in fase d'acquisto, ma eliminano, per un verso, solo l'eventuale sovraccosto di 25 € al gate per i soli consumatori che non si siano già adeguati alla nuova *policy*, peraltro in assenza di chiare indicazioni da parte

del professionista in merito alle modalità con cui verrebbero informati i consumatori e trattandosi di condotta difficilmente monitorabile.

Per altro verso, la modifica della clausola relativa al foro può tuttalpiù agevolare la fase di azionabilità del diritto lesa del consumatore, fase meramente eventuale, tenuto conto della difficoltà di individuazione del danno e dell'esiguità della pretesa risarcitoria individuale che ciascun consumatore potrebbe far valere.

RITENUTO, pertanto, che dall'esame degli atti del procedimento emergono elementi tali da avvalorare la necessità di provvedere con particolare urgenza al fine di impedire che la pratica commerciale sopra descritta, consistenti nella presentazione in modo non trasparente di un aumento del prezzo tramite lo scorporo di un servizio che dovrebbe essere ricompreso nella tariffa *standard* in quanto essenziale e prevedibile, falsando conseguentemente il comportamento del consumatore medio che non è in grado di poter comprendere l'effettivo prezzo applicato, né di comparare le tariffe proposte dagli altri vettori;

DISPONE

ai sensi dell'art. 27, comma 3, del Codice del Consumo e dell'art. 8, comma 1, del Regolamento, che la società Ryanair DAC:

a) sospenda provvisoriamente ogni attività diretta a richiedere un supplemento di prezzo - rispetto alla tariffa *standard* - per il trasporto del "bagaglio a mano grande" (*trolley*), mettendo gratuitamente a disposizione dei consumatori, a bordo o in stiva, uno spazio equivalente a quello predisposto per il trasporto dei bagagli a mano nell'aeromobile;

b) comunichi all'Autorità l'avvenuta esecuzione del presente provvedimento di sospensione e le relative modalità entro 5 giorni dal ricevimento del presente provvedimento, inviando una relazione dettagliata nella quale vengano illustrati le misure adottate.

Ai sensi dell'art. 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza alla presente delibera l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

Il presente provvedimento sarà comunicato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'art. 135, comma 1, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di comunicazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'art. 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199 entro il termine di centoventi giorni dalla data di comunicazione del provvedimento stesso.

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 8, comma 4, del Regolamento, la presente decisione di sospensione deve essere immediatamente eseguita a cura del professionista e che il ricorso avverso il provvedimento di sospensione dell'Autorità non sospende l'esecuzione dello stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE

Filippo Arena

IL PRESIDENTE *f.f.*

Gabriella Muscolo