

Il Consiglio di Stato considera conforme ai dettami costituzionali il criterio discrezionale da utilizzare per individuare i soggetti assoggettati alle competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

(Consiglio di Stato, Sez. VI, sentenza 14 giugno 2024, n. 5365)

Il Consiglio di Stato interviene in tema di versamento del contributo dovuto alla Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2021.

Nella fattispecie, i vettori aerei appellanti, operanti in Italia nell'ambito del trasporto passeggeri e merci, hanno contestato il loro assoggettamento nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione per il funzionamento dell'Autorità.

A seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, l'art. 37, comma 6, lett. b), d.l. n. 201/2011 è stato modificato dall'art. 16, comma 1, lett. a-ter), d.l. n. 109/2018 e, conseguentemente, il discrimine fra soggetti regolati e soggetti beneficiari della regolazione è venuto meno; ai sensi del novellato articolo 37, anche i vettori aerei – soggetti meramente beneficiari della regolazione posta in essere da A.R.T. con precipuo riferimento ai gestori aeroportuali – ricadrebbero nel perimetro degli *“operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge”*.

Gli appellanti ritengono invece che i provvedimenti assunti dall'A.R.T. debbano riguardare non i vettori aerei, ma i gestori delle infrastrutture aeroportuali in modo da garantire, da un lato, a tutti gli operatori del settore l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie, nel rispetto dei principi di libertà di iniziativa economica, di libertà di concorrenza, e, dall'altro lato, una corretta concorrenza *“tra aeroporti”* situati in diverse aree geografiche del Paese.

Tale lettura costituzionalmente orientata della disposizione di legge tutelerebbe la qualità del servizio aeroportuale e la sua distribuzione uniforme sul territorio nazionale.

Ebbene, i Giudici di Palazzo Spada non ritengono di sollevare la (chiesta) questione di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011 per violazione degli artt. 3, 23 e 41 della Costituzione, ben potendo considerarsi superato il tradizionale criterio discrezionale fondato sulla distinzione fra *“destinatari”* e *“beneficiari”* della regolazione e far rientrare entrambe le categorie in un unico concetto unitario, comprendente gli *“operatori economici operanti nel settore del trasporto”*.

Attesa, dunque, la onnicomprensività della nozione soggettiva, condizione di legittimità per l'imposizione del contributo è solo la circostanza dell'effettivo avvio nel mercato di riferimento dell'esercizio *“delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge”*.

In definitiva, non si ravvisa alcun contrasto con i dettami costituzionali poiché il soggetto passivo ulteriore è stato individuato dall'interprete con riferimento alla legalità procedurale non intesa *“come*

regolazione di un ambito di mercato (ossia presenza di una regolazione di cui si sia meri beneficiari) ma come concreto e diretto indirizzamento di un atto di regolazione ad un operatore o ad una categoria di operatori del vasto mercato dei trasporti”.

**Il Consiglio di Stato
in sede giurisdizionale (Sezione Sesta)**

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 5325 del 2022, proposto da Swiss International Air Lines Ltd, Lufthansa Cargo AG, Austrian Airlines AG, Deutsche Lufthansa AG, Brussels Airlines Sa/Nv, in persona dei rispettivi legale rappresentante pro tempore, rappresentate e difese dagli avvocati Giannalberto Mazzei, Arcangelo Pecchia e Matteo Castioni, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Giannalberto Mazzei in Roma, piazza Navona, n. 49;

contro

Autorità di Regolazione dei Trasporti, Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona dei rispettivi legali rappresentante pro tempore, rappresentate e difese dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, n. 12;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Prima) n. 219/2022.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 6 giugno 2024 il Cons. Giovanni Gallone;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. Con atto notificato via PEC il 5 giugno 2021 Lufthansa Linee Aeree Germaniche, Austrian Airline, Brussels Airlines, Swiss International Air Lines Ltd e Lufthansa Cargo, vettori aerei operanti in Italia nell'ambito del trasporto passeggeri e merci, hanno proposto ricorso straordinario dinanzi al Presidente della Repubblica chiedendo l'annullamento dei seguenti atti:

- della deliberazione della Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche solo A.R.T.) n. 225/2020 del 22 dicembre 2020, recante "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto alla Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2021", approvata con d.P.C.M. in data 21 gennaio 2021, vistato in data 1 febbraio 2021, comunicato ad A.R.T. in data 1 febbraio 2021;
- della Determina del Segretario Generale di A.R.T. n. 30/2021 del 4 marzo 2021;
- della deliberazione di A.R.T. n. 20/2021 del 11 febbraio 2021, recante "Cessazione degli effetti delle clausole sospensive riferite al contributo per il funzionamento dell'Autorità relativo agli anni 2020 e 2021. Rimessione in termini per gli adempimenti relativi all'anno 2020 e efficacia dei termini di adempimento previsti per l'anno 2021";

- del richiamato d.P.C.M. in data 21 gennaio 2021, nonché di tutti gli atti presupposti, preparatori, connessi e consequenziali.

In particolare, hanno contestato il loro assoggettamento al contributo dovuto ad A.R.T. per l'anno 2021.

1.1 A seguito di opposizione sollevata da A.R.T. con atto del 9 luglio 2021, i predetti vettori aerei hanno chiesto, con atto depositato il 30 agosto 2021 e notificato lo stesso giorno, la trasposizione e prosecuzione del ricorso straordinario dinanzi al T.A.R. per il Piemonte.

A sostegno dell'impugnazione hanno dedotto i motivi così rubricati:

1) *Eccesso di potere. Erroneità dei presupposti di fatto. Travisamento. Disparità di trattamento. Carenza di motivazione. Violazione di legge in relazione all'art. 37 comma 6, lett. b) del d.l. 6.12.2011, n. 201, come modificato dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;*

2) *Questioni di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. 6.12.2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22.12.2011, n. 214 e s.m.i., come modificato dalla legge 16 novembre 2018, in sede di conversione del d.l. 109/108 e del d.P.C.M. 21.1.2021, che, approvando la delibera 225/2020 della A.R.T. ne recepisce i contenuti, in relazione agli articoli 23, 3, 53 della Costituzione.*

2. Ad esito del relativo giudizio, con la sentenza indicata in epigrafe, il T.A.R. ha respinto il ricorso.

3. Con ricorso notificato il 16 giugno 2022 e depositato il 28 giugno 2022 Swiss International Air Lines Ltd, Lufthansa Cargo AG, Austrian Airlines AG, Deutsche Lufthansa AG e Brussels Airlines SA/NV hanno proposto appello avverso la suddetta sentenza chiedendone la riforma.

3.1 Il gravame è stato affidato al seguente motivo:

1) *error in iudicando: erronea ricomprensione delle odierne appellanti nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione per il funzionamento dell'autorità – riproposizione di parte del primo motivo e del secondo motivo del ricorso di primo grado. eccesso di potere. erroneità dei presupposti di fatto. travisamento. disparità di trattamento. carenza di motivazione. violazione di legge in relazione all'art. 37 comma 6, lett. b) del d.l. 6.12.2011, n. 201, come modificato dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. questioni di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lett. b) del d.l. 6.12.2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22.12.2011, n. 214 e s.m.i., come modificato dalla legge 16 novembre 2018, in sede di conversione del d.l. 109/108 e del d.P.C.M. 21.1.2021, che, approvando la delibera 225/2020 della a.r.t. ne recepisce i contenuti, in relazione agli articoli 3, 23 e 41 della Costituzione.*

4. In data 1 luglio 2022 A.R.T. si è costituita in giudizio per resistere avverso l'appello.

5. Il 15 maggio 2024 l'A.R.T. ha depositato memorie difensive ex art. 73 c.p.a..

6. All'udienza pubblica del 6 giugno 2024 la causa è stata introitata per la decisione.

DIRITTO

1. L'appello è infondato.

2. Con l'unico, articolato, motivo di appello si censura la sentenza impugnata laddove ha respinto, ritenendoli infondati, il primo ed il secondo motivo del ricorso di primo grado a mezzo dei quali è stata contestata la ricomprensione delle società appellanti nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione per il funzionamento di A.R.T..

Si osserva che:

- le odierne appellanti sono state ricomprese nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione per il funzionamento dell'Autorità in quanto, a seguito della novella resa necessaria dalla sentenza n. 69 del 7 aprile 2017 della Corte Costituzionale ed apportata all'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n.

201/2011 dall'art. 16, comma 1, lett. a-ter), del d.l. n. 109/2018, il discrimine fra soggetti regolati e soggetti beneficiari della regolazione sarebbe venuto meno;

- i vettori aerei – soggetti meramente beneficiari della regolazione posta in essere da A.R.T. con precipuo riferimento ai gestori aeroportuali – ricadrebbero, infatti, secondo l'Autorità, nel perimetro degli “operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge” ex art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011;

- la tesi dell'assoggettamento dei vettori aerei al contributo A.R.T. sulla scorta del nuovo art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011 è stata avallata dalla giurisprudenza di questo Consiglio a partire dalla sentenza n. 5/2021.

Secondo parte appellante detta ricostruzione non sarebbe, tuttavia, condivisibile mentre andrebbe accolta quella suggerita dal T.A.R. per il Piemonte con la sentenza n. 1125 del 11 novembre 2019 ad avviso della quale, alla luce di una lettura costituzionalmente orientata delle disposizioni di legge, la modifica normativa in parola non avrebbe inciso in alcun modo sull'orientamento pretorio già formatosi con riferimento ai vettori aerei (e che ne escludeva l'assoggettamento a contributo). Ciò in quanto:

- la nuova disposizione menziona il “settore dei trasporti” salvo precisare che tenuti al versamento del contributo non sono tutti gli operatori del “settore dei trasporti” bensì quelli operanti nei “mercati regolati” o comunque oggetto delle “altre attività previste per legge”.

- i vettori aerei - che pacificamente operano in un mercato liberalizzato - si avvalgono delle infrastrutture aeroportuali sulle cui tariffe interviene l'A.R.T.;

- i provvedimenti assunti dall'A.R.T. per la definizione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, riguarderebbero, quindi “non i vettori aerei, ma i gestori delle infrastrutture aeroportuali, in quanto definiscono il procedimento di determinazione dei diritti aeroportuali, ossia degli oneri economici dovuti dalle compagnie aeree alla società di gestione degli aeroporti per poter usufruire delle strutture aeroportuali (diritti di approdo e di partenza degli aeromobili, diritto per il ricovero o la sosta allo scoperto degli aeromobili e diritto per l'imbarco dei passeggeri), e la cui riscossione consente alla società di gestione dell'aeroporto di recuperare il costo delle infrastrutture e dei servizi connessi all'esercizio degli aerei e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, che la società di gestione mette a disposizione delle compagnie”;

- la ratio sottesa all'intervento regolatorio dell'Autorità in tale ambito sarebbe duplice posto che “da un lato viene in rilievo l'esigenza di disciplinare un'attività che attiene all'utilizzo di una risorsa pubblica limitata (l'aeroporto), gestita in regime di monopolio dalla società di gestione sulla base di una concessione ministeriale, e rispetto alla quale si pone dunque l'esigenza di garantire a tutti gli operatori del settore (vettori aerei e gestori di servizi connessi) l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie, nel rispetto dei principi di libertà di iniziativa economica, di libertà di concorrenza e, nello specifico, di liberalizzazione del mercato europeo del trasporto aereo” e “dall'altro lato, si pone anche l'esigenza di garantire una corretta concorrenza «tra aeroporti» situati in diverse aree geografiche del Paese, al fine di impedire che offerte tariffarie eccessivamente flessibili o disomogenee sul territorio nazionale possano attivare dinamiche concorrenziali scorrette tra società di gestione aeroportuali, a tutto discapito della qualità del servizio aeroportuale e della sua distribuzione uniforme sul territorio nazionale”;

- a tale ratio sarebbero estranei i vettori aerei, i quali sarebbero, al massimo, beneficiari di tale regolazione;

- il mercato del trasporto aereo non risulterebbe, quindi, destinatario di attività dell'A.R.T. che giustificano l'imposizione di un contributo in percentuale sul fatturato.

A sostegno di questa lettura parte appellante deduce che:

- l'art. 37 prevede che siano tenuti al versamento del contributo di funzionamento dell'Autorità "gli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge;

- l'impiego del sintagma "per i quali" sarebbe sintomatico della volontà del legislatore di ricomprendere nel novero dei soggetti tenuti alla contribuzione solo e soltanto i soggetti direttamente incisi dalla regolazione (così T.A..R per il Piemonte, sez. II, 11 novembre 2019, n. 1127), e non qualsivoglia mero soggetto che pur in via indiretta ne tragga qualche utilità;

- sul punto, nessuna novità sarebbe stata arrecata dal d.l. n. 109/2018 rispetto alla precedente formulazione della norma, il quale si sarebbe dunque limitato a positivizzare le indicazioni della Corte costituzionale.

- l'eliminazione della distinzione tra soggetti "destinatari" e "beneficiari" conduce a identificare i soggetti tenuti all'obbligo contributivo sulla base di un presupposto contributivo di incerta e dubbia applicazione – qual è quello della "utilità" tratta dall'attività regolatoria posta in essere dall'A.R.T.

– e che prescinde dalla verifica dell'assoggettamento "in concreto" del singolo operatore a detta attività regolatoria;

- ove si desse rilievo a non meglio definiti "effetti indiretti" della regolazione si arriverebbe ad un'applicazione estensiva aberrante, giungendo a ricomprendere nel novero dei soggetti tenuti al contributo anche operatori che, pur non essendo destinatari di concreto esercizio di competenze regolatorie da parte di A.R.T., siano operatori del trasporto e utenti a qualsiasi titolo dell'infrastruttura aeroportuale (es. operatori di una linea di trasporto passeggeri su autobus che partano dall'area in concessione aeroportuale), e che abbiano una relazione solo occasionale con la regolazione rivolta alle infrastrutture aeroportuali, con interpretazione di fatto abrogante dell'inciso normativo "e per i quali l'ART abbia concretamente avviato l'esercizio delle competenze".

Si aggiunge ancora che:

- le società appellanti svolgono attività di trasporto aereo di passeggeri e/o merci, ossia un'attività imprenditoriale di natura privata, in regime di libera concorrenza che non è stata oggetto di interventi regolatori da parte dell'A.R.T.;

- dal 2014 ad oggi l'A.R.T. non avrebbe svolto alcun tipo di intervento concreto e diretto, men che meno di tipo regolatorio, nei confronti dei vettori aerei operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci;

- in particolare, la delibera n. 64/2014 riguarderebbe in via diretta non i vettori aerei, ma i gestori delle infrastrutture aeroportuali, in quanto definisce il procedimento di determinazione dei diritti aeroportuali, ossia degli oneri economici dovuti dalle compagnie aeree alla società di gestione degli aeroporti per poter usufruire delle strutture aeroportuali (diritti di approdo e di partenza degli aeromobili, diritto per il ricovero o la sosta allo scoperto degli aeromobili, diritto per l'imbarco dei passeggeri), la cui riscossione consente ai gestori degli aeroporti di recuperare il costo delle

infrastrutture e dei servizi connessi all'esercizio del servizio ed alle operazioni relative ai passeggeri ed alle merci;

- parimenti la successiva delibera n. 92/2017, con cui l'A.R.T. è intervenuta rivedendo i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata delibera n. 64/2014, riguarderebbe in via diretta ed immediata i gestori aeroportuali e solo indirettamente i vettori aerei.

2.1 In via subordinata, per l'ipotesi in cui si dovesse ritenere che l'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011, così come modificato dall'art. 16, comma 1, lett. a-ter), del d.l. n. 109/2018, non possa essere oggetto di un'interpretazione costituzionalmente orientata secondo i principi espressi dalla sentenza della Corte costituzionale n. 69/2017 e debba, invece, essere interpretato nel senso che coloro che effettuano l'attività di trasporto aereo di passeggeri/merci siano tenuti al versamento del contributo A.R.T., parte appellante chiede di sollevare dinanzi alla Corte costituzionale questione di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011 per violazione degli artt. 3, 23 e 41 della Costituzione.

In punto di non manifesta infondatezza della suddetta questione si osserva che la Corte costituzionale con la pronuncia n. 69/2017 avrebbe escluso la legittimità di criteri che conducano all'individuazione di categorie di soggetti obbligati al contributo dai confini incerti. Tale sarebbe, in particolare, la categoria degli operatori genericamente attivi nel settore dei trasporti la quale sarebbe, peraltro, irragionevolmente equiparata, in violazione dell'art. 3 comma 1 Cost., a quella degli operatori economici direttamente interessati da interventi regolatori dell'A.R.T.

Si osserva, in proposito, che, sempre nella decisione n. 69 del 2017, la Corte costituzionale avrebbe considerato legittimo l'art. 37, comma 6, lettera b), del d.l. n. 201/2011, proprio perché "la platea degli obbligati deve intendersi accomunata dall'essere in concreto assoggettati all'attività regolativa dell'A.R.T." che ricomprende "solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali".

La norma sarebbe, inoltre, in contrasto con l'art. 23 della Costituzione, che vieta prestazioni patrimoniali imposte se non in base alla legge così impendendo che la determinazione della prestazione sia lasciata all'arbitrio dell'ente impositore. Se ne deduce che il legislatore dovrebbe indicare compiutamente ed *ex ante* il soggetto passivo e l'oggetto della prestazione patrimoniale, mentre la pubblica amministrazione potrebbe intervenire solo successivamente, con un atto complementare ed integrativo, circoscritto alla specificazione quantitativa e/o qualitativa della prestazione. Per contro, nel caso dell'art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011 - qualora interpretato alla stregua della lettura fatta propria dalla sentenza impugnata - la platea dei destinatari dell'obbligo contributivo sarebbe indefinita e indeterminabile *ex ante*, confondendosi indebitamente con tutti gli attori del mercato del trasporto aereo. Tale lettura, in sostanza, permetterebbe all'amministrazione di sostituirsi indebitamente al legislatore nell'identificazione dei soggetti obbligati al pagamento, individuando annualmente i singoli contribuenti all'interno del mercato del trasporto aereo e determinando una situazione di imprevedibilità relativa alla debenza degli oneri contributivi.

Ciò si tradurrebbe, inoltre, in una violazione del principio di libertà di iniziativa economica individuale di cui all'art. 41 Cost., determinata dalla impossibilità per gli operatori economici di conoscere in anticipo la loro posizione contributiva nei confronti dell'A.R.T..

3. La doglianza non coglie nel segno.

Non vi sono ragioni per discostarsi dall'orientamento ormai consolidato di questa Sezione *in subjecta materia*.

A partire dalla sentenza n. 5 del 4 gennaio 2021 si è abbandonato il tradizionale criterio discrezionale fondato sulla distinzione fra "destinatari" e "beneficiari" della regolazione sulla scorta della considerazione che la modifica legislativa apportata al testo dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011 ha riportato "entrambe le categorie in un unico concetto unitario, comprendente gli «operatori economici operanti nel settore del trasporto», facendo così risaltare la ratio centrale della disciplina stessa, che si fonda sul beneficio che le categorie imprenditoriali ricevono dalla regolazione stessa, dove quindi la preminenza del fattore di utilità rende superflua la frammentazione nelle due categorie, fermi restando gli ulteriori presupposti per l'effettiva assoggettabilità a tributo".

Nel solco degli insegnamenti espressi dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 69 del 2017 si ritiene, peraltro, che condizione di legittimità per l'imposizione del contributo di che trattasi, "stante la omnicomprensività della nozione soggettiva", sia "solo la circostanza dell'effettivo avvio nel mercato di riferimento de «l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge»" (così sempre Cons. Stato, sez. VI, del 4 gennaio 2021 n. 5; ma anche Cons. Stato, sez. VI, sentenze nr. 1140/2021, 1139/2021, 926/2021, 237/2021, 27/2021).

A conferma di tale ricostruzione è, del resto, appena il caso di rilevare che:

- se avesse voluto conservare il rilievo della distinzione tra "beneficiari" e "destinatari" delle regolazione, il legislatore avrebbe certamente recepito tale terminologia in sede di novella e non avrebbe compiuto la diversa scelta lessicale di fare riferimento alla più ampia nozione di "operatori economici operanti nel settore del trasporto";
- a giustificare l'imposizione del contributo è l'utilità di cui godono tutti gli operatori del settore regolato per effetto della regolazione a prescindere dal fatto che siano o meno destinatari diretti di tale attività;
- non ha, in questo senso, pregio la distinzione tra destinatari diretti ed indiretti della regolazione perché in quanto i soggetti operanti sul medesimo mercato regolato sono tutti inevitabilmente investiti, nei loro rapporti, dalla regolazione dell'Autorità.

3.1 La giurisprudenza di questa Sezione (sin da Cons. Stato, VI, 23 dicembre 2019, n. 8699) ha, peraltro, ricompreso i vettori aerei nella platea dei soggetti tenuti alla corresponsione del contributo per il funzionamento dell'Autorità, avendo l'A.R.T. esercitato le proprie competenze regolatorie nel settore del trasporto aereo a far data dall'adozione della delibera n. 64/2014.

Nel dettaglio è stato condivisibilmente osservato che detta delibera, nel disciplinare il procedimento di determinazione dei diritti aeroportuali (ossia degli oneri economici dovuti dalle compagnie aeree alla società di gestione degli aeroporti) incide inevitabilmente anche sui vettori aerei. Non può, del resto, obliterarsi che la definizione dei modelli tariffari per la negoziazione delle parti ai fini della determinazione dei diritti aeroportuali passa per un processo multilaterale che vede coinvolti pariteticamente tanto i gestori aeroportuali quanto, per ciò qui più interessa, gli stessi vettori aerei. L'attività regolatoria di A.R.T. è proseguita fino ad epoca più recente con:

- la delibera n. 106/2016 con cui si è dato avvio alla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (procedimento concluso con la delibera n. 92/2017, di approvazione dei nuovi modelli tariffari);

- la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 di adozione dei nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Ne discende che le società appellanti, in quanto vettori aerei, certamente rientravano, alla data di adozione degli atti gravati in primo grado, tra gli operatori economici di un settore oggetto di concreta regolazione da parte di A.R.T. e come tali assoggettate al pagamento del relativo contributo.

3.2 In ultimo, manifestamente infondata è la questione di legittimità costituzionale prospettata da parte appellante.

Deve, in proposito, osservarsi che quella di “operatori economici operanti nel settore del trasporto” è definizione sufficientemente chiara e precisa e che trova ulteriore specificazione nella circostanza che, in linea con i principi stabili nella decisione n. 69 del 2017 della Corte Costituzionale, si deve trattare di operatori economici “per i quali l’Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l’esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge”.

La sua applicazione non determina, peraltro, alcuna irragionevole disparità di trattamento perché, come già osservato, a giustificare l’imposizione del contributo è la circostanza che l’operatore economico goda comunque degli effetti della regolazione.

Le considerazioni che precedono mettono a riparo dagli altri dubbi di costituzionalità sollevati nell’atto di appello essendo garantito il rispetto sufficiente del disposto dell’art. 23 Cost. in tema di prestazioni patrimoniali imposte il quale pone, come noto, una riserva di legge solo relativa anche rispetto alla individuazione dei soggetti passivi del contributo.

Manifestamente infondata appare anche l’ipotizzata violazione dell’art. 41 Cost. in quanto dalla sufficiente predeterminazione in via legislativa del perimetro dei soggetti passivi discende anche la prevedibilità della sottoposizione degli stessi a contributo.

Analoghe questioni di costituzionalità sono state, del resto già disattese da questa Sezione, con riguardo all’attuale versione dell’art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201/2011 (Cons. Stato, sez. VI, 5 gennaio 2021, n. 132). Questo Consiglio ha infatti chiarito la portata della pronuncia interpretativa di rigetto della Corte costituzionale n. 69 del 2017 sottolineando che “la pronuncia di rigetto della Corte, evidenziando la portata applicativa delle disposizioni censurate dall’ordinanza di rimessione e valorizzando la lettera della disposizione e la sua collocazione sistematica, ha escluso l’incostituzionalità della norma, evidenziando come il numero degli obbligati possa giungere a comprendere «coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l’ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali», di fatto legittimando il successivo intervento ampliativo del legislatore (già seguito per altre autorità) ed affidando alla legalità procedurale il compito di etero-integrare il precetto con l’unico limite di non poter ritenere aprioristicamente esclusi soggetti ulteriori come gli operatori del mercato ma a condizione di essere destinatari (e non meri indiretti beneficiari) dell’atto di regolazione. La Corte non vincola l’interprete nella individuazione del criterio discrezionale da utilizzare per individuare i soggetti nei confronti dei quali l’Autorità abbia esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali [...] Il contenuto vincolante, nel senso negativo sopra vagliato, della sentenza n. 69 del 2017 sta quindi nell’impedire che, anche portata ai suoi massimi confini applicativi, la disposizione contrasti con i dettami costituzionali. E tale contrasto non si verifica quando il soggetto passivo ulteriore sia individuato con riferimento alla legalità procedurale ma non intesa come regolazione di un ambito di mercato (ossia presenza di una regolazione di cui si sia meri beneficiari) ma come concreto e diretto indirizzamento di un atto di

regolazione ad un operatore o ad una categoria di operatori del vasto mercato dei trasporti. Questo il delicato punto di equilibrio raggiunto dal giudice delle leggi”.

4. Per le ragioni sopra esposte l'appello è infondato e va respinto.

5. Le spese di lite, liquidate come in dispositivo, seguono ex artt. 91 c.p.c e 26 c.p.a. la soccombenza e sono da porre integralmente a carico delle società appellanti in solido tra loro.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta), definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Condanna le appellanti, in solido tra loro, al pagamento, a titolo di spese processuali, in favore di A.R.T. e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona dei rispettivi legali rappresentanti, della somma complessiva di € 5.000,00 (cinquemila/00) oltre gli accessori di legge (se dovuti).

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 6 giugno 2024 con l'intervento dei magistrati:

Sergio De Felice, Presidente

Oreste Mario Caputo, Consigliere

Stefano Toschei, Consigliere

Roberto Caponigro, Consigliere

Giovanni Gallone, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE

Giovanni Gallone

IL PRESIDENTE

Sergio De Felice

IL SEGRETARIO