

L'attività di aerotaxi è riconducibile all'ambito dell'aviazione generale

di Davide Cozzolino

Data di pubblicazione: 3-2-2025

L'attività di aviolinea e quella di aerotaxi si distinguono dalla aviazione generale, tale dovendosi intendere il trasporto per esigenze di carattere non commerciale (...); seppur le attività di aviolinea e di aerotaxi si inquadrino entrambe nel più ampio genus di "attività commerciali", esiste una differenza fondamentale tra le due attività: l'aerotaxi, a differenza dell'aviolinea, è attività "non schedulata" (not scheduled activity), vale a dire non programmata in anticipo (come invece l'aviolinea), ma dipendente dalle esigenze concrete del fruitore del servizio aerotaxi. Esigenze che possono esigere (e di fatto esigono) la partenza in tratte e orari non preventivabili ex ante e in modo omogeneo per una intera e omogenea categoria di utenti. Ciò a differenza di quanto accade per l'aviazione di linea, che si svolge sulla base di orari e tratte programmate e decise in anticipo dal vettore, e in alcun modo modificabili da parte del singolo fruitore del servizio di trasporto aereo. Tale decisiva differenza tra aviolinea e aerotaxi impedisce dunque l'assimilazione di quest'ultima alle regole proprie della prima, e giustifica invece la sua riconduzione nell'ambito dell'aviazione generale, con la quale l'aerotaxi condivide il tratto fondante e caratteristico dell'essere entrambe attività "non schedulate", cioè non programmate (né programmabili) in anticipo.

N. 08076/2024REG.PROV.COLL.

N. 03421/2024 REG.RIC.

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quinta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 3421 del 2024, proposto da

Alba Servizi Aerotrasorti s.p.a, Aliserio s.r.l, Avionord s.r.l, I.B.A.A. (Associazione Italiana per L'Aviazione D'Affari), Leader s.r.l, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentate e difese dall'avvocato Pierfrancesco Della Porta, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Aeroporti di Puglia s.p.a, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Raffaella Calasso, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Roma, via dei Portoghesi, 12;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia (Sezione Terza) n. 389/2024.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Aeroporti di Puglia S.p.A. e dell'Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 19 settembre 2024 il Cons. Roberto Michele Palmieri e uditi per le parti gli avvocati Della Porta e Calasso;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Le odierne appellanti, in qualità di società che svolgono attività di aerotaxi, sono insorte

avverso i nuovi Regolamenti di scalo degli aeroporti di Bari e Brindisi, nella parte in cui è stabilito che: *“si ritiene necessario regolamentare la gestione delle richieste di voli di Aviazione Generale e Aerotaxi ... come segue. La sosta al parcheggio degli aeromobili, nel periodo compreso tra il 01 aprile ed il 01 ottobre di ciascuna annualità, è consentita fino ad un massimo di tre ore; le soste superiori a tre ore sono consentite nella fascia oraria 22.00-07.00”*.

1.2. Le appellanti hanno denunciato l'illegittimità della predetta prescrizione regolamentare sotto i seguenti profili:

- violazione dell'art. 8 del d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18 e della Circolare Enac APT-19 del 26 ottobre 2005, in tema di formazione del regolamento di scalo, nonché eccesso di potere per difetto del presupposto e sviamento, dal momento che dalla lettura dei verbali delle riunioni del Comitato Utenti degli aeroporti di Bari e di Brindisi, tenutesi in data 26 gennaio 2023, emergono: *“a) la mancanza assoluta della determinazione delle regole funzionali alla deliberazione, prima fra tutte quella della determinazione delle maggioranze per la formazione del voto; b) la mancanza assoluta di un ordine del giorno su cui deliberare; c) la mancanza assoluta di una mozione di voto in ordine a un punto specifico dell'ODG; d) la mancanza assoluta di un procedimento di voto; e) la mancanza assoluta, in effetti, di un parere espresso dal comitato”*;

- violazione dell'art. 691-bis, comma 3, del codice della navigazione e dell'art. 2, comma 2, della legge 9 novembre 2004, n. 265, nonché eccesso di potere per difetto dei presupposti e sviamento, atteso che *“è mancata qualunque interlocuzione decisionale (vale a dire mediante atti amministrativi) da parte dell'Enav”*;

- violazione delle garanzie partecipative delle ricorrenti;

- *“al traffico commerciale non schedato, vale a dire quello sviluppato dalle ricorrenti, non possono essere applicate le medesime regole (nella specie quelle della sosta) che si applicano all'aviazione generale privata: vale a dire a quegli utenti aeroportuali che usano velivoli di loro proprietà per le proprie necessità personali (che vanno dal diporto aeronautico al trasporto personale)”*;

- *“le ricorrenti sono state discriminate anche rispetto all'aviazione commerciale c.d. di linea, o schedata”*;

- *“la procedura “elaborata” dal gestore ... nella sostanza (vale a dire: sottratte le formule di stile e di rito), non esiste: il gestore (AdP, così come l'ENAC) si è infatti limitato ad interdire sic et simpliciter la sosta oltre la terza ora nel periodo dal 1 aprile al 1 ottobre”*;

- carenza di istruttoria e difetto di motivazione, dal momento che la *“limitazione della sosta non è l'unica soluzione possibile per fronteggiare il problema della c.d. capacity crunch”*.

1.3. Aeroporti di Puglia S.p.a. e l'Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile si sono costituiti in giudizio per resistere al ricorso.

1.4. A seguito di ordinanza dell'adito TAR n. 240/23, che ha invitato le parti alla verifica di una soluzione alternativa a quella prevista dal punto 6.4. del Regolamento di scalo, le odierne appellanti hanno proposto una serie di soluzioni organizzative, che Aeroporti di Puglia s.p.a, con relazione 17.7.2023, ha ritenuto non praticabili.

Le odierne appellanti hanno impugnato con motivi aggiunti la suddetta relazione, deducendone l'illegittimità per le ragioni ivi indicate.

1.5. Con sentenza n. 389/24 il TAR Bari ha rigettato il ricorso.

1.6. Avverso tale pronuncia giudiziale le appellanti hanno proposto appello, affidato ai seguenti motivi di gravame, appresso sintetizzati: 1) *Error in iudicando*. Violazione dell'art. 691-bis, terzo comma, cod. nav. Violazione dell'art. 2, comma 2, L. 9 novembre 2004 n. 265. Eccesso di potere per difetto del presupposto e sviamento; 2) difetto di corrispondenza fra il chiesto e il pronunciato. Violazione dell'art. 34, comma 1 e 39, comma 1, c.p.a., 99 e 112 c.p.c., AP 33/2014 e 4/2015. Eccesso di potere per difetto del presupposto e sviamento; 3) violazione dell'art. 8 del D. Lgs. 13/01/1999, n. 18 e della Circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005, in tema di formazione del regolamento di scalo. Eccesso di potere per difetto del presupposto e sviamento; 4) violazione dell'art. 8 del d. l.vo 13 gennaio 1999 n. 18. Violazione della circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005. Violazione degli artt. 7 e 8 nonché dei principi di partecipazione al procedimento amministrativo (L. n. 241/1990). Eccesso di potere per difetto del presupposto e sviamento; 5) violazione degli artt. 692, lettera b), 693, 705, 706 e 806 del codice della navigazione, nonché della convenzione 22 gennaio 2002 n. 40 (artt. 4, comma 1, lettera c) e c.2), art. 7.3. Violazione dell'art. 10 del d. l.vo 13 gennaio 1999 n. 18. Violazione della circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005 (parte prima, artt. 1.1. e 1.2.), nonché della circolare ENAC APT-32 del 7 dicembre 2009. Eccesso di potere per difetto dei presupposti, disparità di trattamento e sviamento; 6) violazione dell'Annesso VI della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 e del Manuale ICAO 9060. Violazione del Reg. 1008/2008/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24.09.2009. Violazione del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti. Violazione dell'art. 743, comma 1, CN. Violazione della Circolare ENAC 17 agosto 2023 n. 0107631-P. Eccesso di potere per erroneità del presupposto, contraddittorietà e sviamento.

Ha chiesto pertanto, in riforma dell'impugnata sentenza, l'annullamento dei provvedimenti impugnati in primo grado. Il tutto con vittoria delle spese di lite.

1.7. Costituitasi in giudizio, Aeroporti di Puglia s.p.a. ha chiesto il rigetto del ricorso, con vittoria delle spese di lite.

1.8. All'udienza pubblica del 17.9.2024 l'appello è stato trattenuto in decisione.

2. Con il primo motivo di gravame, le appellanti deducono l'erroneità della pronuncia del giudice di prime cure, il quale non avrebbe censurato l'avvenuta emanazione degli impugnati Regolamenti, nonostante che gli stessi fossero stati emanati – in thesi – “... *in assenza di qualunque interlocuzione decisionale (vale a dire mediante atti amministrativi) da parte dell'ENAV*” (cfr. atto di appello, p. 7), e pertanto, in asserita violazione dell'art. 691-bis cod.

nav.

Il motivo è attinto da un duplice profilo di infondatezza.

2.1. In primo luogo, ai sensi dell'art. 691-bis cod. nav, "*Enav S.p.a, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali*".

2.2. Emerge pertanto da tale previsione normativa che l'ENAV è il soggetto fornitore dei servizi di navigazione di traffico aereo, e svolge una serie di altri compiti collaterali, come il controllo dell'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

Tuttavia, il soggetto titolare del potere di assegnazione delle singole piazzole di sosta agli aeromobili è il gestore aeroportuale, e dunque, nella specie, Aeroporti di Puglia (ADP) s.p.a.

Per tali ragioni, non sussiste una pretesa competenza dell'Enav a esprimersi "*mediante atti amministrativi*" in merito all'impugnato Regolamento, essendo quest'ultimo di competenza del gestore aeroportuale.

2.3. In secondo luogo, e *ad abundantiam*, rileva il Collegio che, come correttamente rilevato dal giudice di prime cure, l'ENAV ha preso parte a due sedute preliminari, e gli impugnati Regolamenti sono stati comunque emanati "sentiti" l'ENAV Bari e l'ANAV Brindisi. Pertanto, è stata assicurata l'interlocuzione procedimentale con l'Enav, la qual cosa esclude – anche sotto tale profilo – la sussistenza dei vizi lamentati dalle società appellanti.

2.4. Ne consegue il rigetto del relativo motivo di gravame.

3. Con il secondo, terzo e quarto motivo di gravame, gli appellanti deducono la violazione del principio di corrispondenza tra il chiesto e il pronunciato, per non avere il giudice di prime cure esaminato i motivi di gravame concernenti la loro mancata partecipazione attiva al Comitato degli Utenti, e comunque la violazione dell'art. 8 D. Lgs. 13/01/1999, n. 18 e della Circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005, in tema di formazione dei regolamenti di scalo.

I motivi sono tutti infondati.

3.1. Ai sensi dell'art. 8, comma 2, d. lgs. 13.01.1999 n. 18: "*L'ente di gestione stabilisce una procedura di consultazione almeno annuale con il comitato degli utenti di cui al comma 1 e con i soggetti prestatori di servizi per la corretta attuazione del presente decreto*".

Dispone poi la Circolare ENAC APT-19 che: "*Le procedure predisposte dal gestore aeroportuale saranno oggetto di consultazione del Comitato degli Utenti aeroportuali e dei prestatori di servizi maggiormente rappresentativi al fine di valutarne osservazioni o commenti*".

3.2. Emerge pertanto da tali previsioni tecnico-normative che il Comitato degli Utenti –

costituito all'interno di ciascun aeroporto, ai sensi dell'art. 8 co. 1 d. lgs. n. 18/99 cit, e al quale ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizzi i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative – svolge funzioni unicamente consultive. Inoltre, non si richiedono peculiari modalità di consultazione, potendo l'*audit* dei vari vettori e/o prestatori di servizi aeroportuali avvenire con ogni mezzo utile allo scopo.

4. Tanto premesso, emerge dalla documentazione in atti che, in occasione della riunione del 26.1.2023, convocata in vista dall'approvazione dei Regolamenti di Scalo, ADV s.p.a. ha esteso l'invito alle compagnie aeree, agli *handlers* aeroportuali (i.e: il personale responsabile per la fornitura di servizi essenziali agli aeromobili), agli operatori economici aeroportuali presenti sugli scali, nonché all'associazione di categoria IBAA (e odierna appellante, in uno alle ulteriori società individuate in epigrafe). Soggetti, quelli testé menzionati, che erano dunque perfettamente edotti dell'ordine del giorno della seduta.

5. È dunque evidente che non è mancata la necessaria interlocuzione procedimentale con i soggetti giuridici a vario titolo gravitanti negli scali in questione. Il tutto senza sottacere che la Circolare ENAC APT-19 richiede la necessaria partecipazione non già della totalità degli operatori aeroportuali (circostanza che sarebbe di assai difficile realizzazione, vista la pluralità di soggetti gravitanti nell'orbita di ogni aeroporto, specie quelli di grandi dimensioni), ma “... *dei prestatori di servizi maggiormente rappresentativi*”.

6. Per tali ragioni, nessun rilievo assume la circostanza che gli appellanti diversi da IBAA non abbiano avuto alcuna convocazione, non essendo quest'ultima obbligatoria per la totalità degli operatori aeroportuali. Il tutto senza sottacere, da un lato, che nessuno degli appellanti diversi da IBAA ha allegato di rientrare tra i “*prestatori di servizi maggiormente rappresentativi*”, sì da vantare un vero e proprio diritto alla convocazione; dall'altro, che l'avviso di convocazione della seduta del 26.1.2023 è stato inoltrato alle associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale (circostanza non contestata dalle odierne appellanti), ivi inclusa l'appellante IBAA, la quale, se avesse voluto coinvolgere anche le proprie associate (tra cui le odierne e ulteriori appellanti), ben avrebbe potuto estendere la convocazione anche a queste ultime.

7. Ciò premesso, rileva altresì il Collegio che, a differenza di IBAA, che ha espresso parere contrario, gli altri operatori economici invitati e presenti alla seduta del 26.1.2023 non hanno espresso alcuna forma di dissenso rispetto a quanto oggetto di deliberazione.

Inoltre, avendo i suddetti soggetti un ruolo soltanto consultivo, dovendo esprimere un parere in merito ai proposti Regolamenti di scalo, non era necessaria la previa verifica di alcun *quorum* (partecipativo o deliberativo), né di alcuna maggioranza, come invece erroneamente sostenuto dalle appellanti. Men che meno era prevista una previa deliberazione del Comitato, non essendo quest'ultimo un organo di amministrazione attiva. A ciò aggiungasi poi che – tranne IBAA, che ha espresso parere contrario – gli altri soggetti convocati non hanno esternato alcuna ragione di dissenso in ordine alla proposta di Regolamento, la qual cosa esclude, anche sotto tale profilo, il lamentato *vulnus* di garanzie partecipative.

8. Alla stessa stregua, è del tutto inconferente la circostanza che “*i partecipanti alla riunione*

sono stati quasi esclusivamente funzionari di Aeroporti di Puglia e di ENAC, vale a dire soggetti incompatibili con il voto (i primi in quanto promotori e proponenti il testo regolamentare, i secondi in quanto deputati ad adottarlo in sede di ordinanza” (cfr. atto di appello, p. 11). Sul punto, è sufficiente osservare che, proprio perché l’adozione dei Regolamenti compete ad ADP s.p.a, è ovvio che alla seduta partecipino i soggetti legalmente deputati alla sua emanazione. Il tutto – si ribadisce – senza sottacere che la seduta del 26.1.2023 si è svolta previo convocazione della più parte di soggetti giuridici a vario titolo interessati alla gestione dello scalo aeroportuale (ivi incluse le associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale), i quali sono pertanto stati ampiamente posti nella condizione di esprimere pareri, e comunque fornire apporti collaborativi in relazione al tema oggetto della seduta.

Ne discende che, contrariamente all’assunto di parte appellante, nessun *vulnus* alle garanzie partecipative si è verificato nel caso di specie, e men che meno una gestione poco “partecipata” della vicenda in esame da parte di ADP s.p.a.

9. Per tali ragioni, le relative doglianze sono infondate, e vanno dunque disattese.

10. Con il quinto e sesto motivo di gravame, le appellanti contestano, nel merito, i Regolamenti di scalo degli aeroporti di Bari e Brindisi, nella parte in cui è stabilito (punto 6.4) che: *“si ritiene necessario regolamentare la gestione delle richieste di voli di Aviazione Generale e Aerotaxi ... come segue. La sosta al parcheggio degli aeromobili, nel periodo compreso tra il 01 aprile ed il 01 ottobre di ciascuna annualità, è consentita fino ad un massimo di tre ore; le soste superiori a tre ore sono consentite nella fascia oraria 22.00-07.00”.*

Ad avviso delle appellanti, l’assimilazione tra aviazione generale e aerotaxi sarebbe incongrua, svolgendo queste ultime attività di natura commerciale, al pari di quella svolta dall’aviazione di linea, alla cui disciplina esse avrebbero dovuto essere equiparate.

Le censure sono infondate.

11. È ben vero che le appellanti, in quanto società svolgenti attività di aerotaxi, hanno un oggetto tipicamente commerciale, al pari dell’aviazione di linea.

In tal senso, entrambe le attività (aerotaxi e aviolinea) svolgono un servizio di trasporto dietro remunerazione. In particolare, come chiarito dalla Circolare Enac 17.8.2023, il servizio aerotaxi rientra senz’altro nel trasporto aereo commerciale, e in particolare nella c.d. *business aviation*: ciò consente al fruitore del servizio di determinare autonomamente l’origine, la destinazione, la data del volo e i relativi orari.

Per tali ragioni, l’attività di aviolinea e quella di aerotaxi si distinguono dalla aviazione generale, tale dovendosi intendere il trasporto per esigenze di carattere non commerciale. Tipico, sotto questo profilo, è il trasporto effettuato autonomamente dal proprietario di velivolo privato, che soddisfa pertanto unicamente le esigenze di detto proprietario, e non risponde dunque a logiche commerciali, non essendo l’aeromobile fruibile (neanche dietro corrispettivo) da altri trasportati che non siano il proprietario dell’aeromobile, ovvero soggetti che

quest'ultimo – a suo insindacabile giudizio – intenda imbarcare sul proprio velivolo.

12. Nondimeno, seppur le attività di aviolinea e di aerotaxi si inquadrino entrambe nel più ampio *genus* di “attività commerciali”, esiste una differenza fondamentale tra le due attività: l'aerotaxi, a differenza dell'aviolinea, è attività “non schedulata” (*not scheduled activity*), vale a dire non programmata in anticipo (come invece l'aviolinea), ma dipendente dalle esigenze concrete del fruitore del servizio aerotaxi. Esigenze che possono esigere (e di fatto esigono) la partenza in tratte e orari non preventivabili *ex ante* e in modo omogeneo per una intera e omogenea categoria di utenti. Ciò a differenza di quanto accade per l'aviazione di linea, che si svolge sulla base di orari e tratte programmate e decise in anticipo dal vettore, e in alcun modo modificabili da parte del singolo fruitore del servizio di trasporto aereo.

13. Tale decisiva differenza tra aviolinea e aerotaxi impedisce dunque l'assimilazione di quest'ultima alle regole proprie della prima, e giustifica invece la sua riconduzione nell'ambito dell'aviazione generale, con la quale l'aerotaxi condivide il tratto fondante e caratteristico dell'essere entrambe attività “non schedulate”, cioè non programmate (né programmabili) in anticipo.

14. Per tali ragioni, viene a cadere l'argomento principale (*rectius*: decisivo) posto dalle appellanti a fondamento del gravame: la presunta, erronea assimilazione tra attività di aerotaxi e aviazione generale, effettuata dagli impugnati Regolamenti quanto alla regolamentazione della durata massima della sosta nel periodo considerato (tre ore), e convalidata dal giudice di prime cure.

Trattasi, invece, di censure assolutamente inconferenti, in quanto muoventi da un assunto di fondo – l'equiparazione tra aviolinea e aerotaxi – smentito dal semplice esame degli elementi costitutivi dell'una e dell'altra attività.

15. Né ha maggior peso l'ulteriore doglianza degli appellanti, secondo cui la loro attività non sarebbe assimilabile a quella dell'aviazione generale, a cagione della natura privata di tale ultima attività. Sul punto, è sufficiente osservare che, al pari di quanto accade per l'aviazione generale e per l'aerotaxi, anche gli utenti del servizio di aviolinea sono di massima soggetti privati, i quali stipulano con il vettore areo un contratto di trasporto avente tratta e orari definiti, per motivi dei più varii (lavoro, svago, ecc.) che restano tuttavia estranei alla causa concreta del contratto, individuata unicamente nel trasporto di persone e/o cose da un luogo all'altro.

16. Pertanto, la natura privata del fruitore del servizio è un elemento del tutto neutro, che ricorre in tutte le ipotesi di trasporto sin qui considerate (aviolinea, aerotaxi, aviazione generale), e che non consente dunque di operare differenziazioni di sorta; differenziazioni possibili invece soltanto in ragione della natura programmata o meno (*scheduled/not-scheduled*) delle tratte e orari di volo: programmazione presente nel servizio di aviolinea, e assente invece nelle attività di aerotaxi e di aviazione generale.

17. Avuto riguardo, dunque, alla fondamentale differenza esistente tra aviolinea e aerotaxi (attività “schedulata” la prima; “non schedulata” la seconda), è del tutto ragionevole che, nel periodo di massimo afflusso negli scali aeroportuali di Bari e Brindisi (1° aprile/1° ottobre), sia

stato previsto un limite massimo di stalli per le sole attività di aerotaxi e di aviazione generale, e non anche per quelle di aviolinea, che a differenza delle prime sono invece programmate con largo anticipo.

18. Per tali ragioni, reputa il Collegio che la scelta del gestore aeroportuale (contestata dalle appellanti) costituisca espressione di buon governo della discrezionalità amministrativa, e debba pertanto ritenersi immune dalle lamentate censure.

19. Alla luce di tali considerazioni, l'appello è infondato.

Ne consegue il suo rigetto.

20. Sussistono giusti motivi, legati alla peculiare natura delle questioni esaminate, per la compensazione delle spese di lite.

P.Q.M.

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

Compensa le spese di lite.

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

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del giorno 19 settembre 2024, con l'intervento dei magistrati:

Francesco Caringella, Presidente

Stefano Fantini, Consigliere

Alberto Urso, Consigliere

Giuseppina Luciana Barreca, Consigliere

Roberto Michele Palmieri, Consigliere, Estensore

Guida alla lettura

Interrogarsi sul diritto di godere liberamente della fruibilità del cielo e dello spazio nel terzo millennio è una legittima facoltà, oltre che una pertinente aspettativa del consumatore, degli operatori economici, dell'Autorità pubblica, della dottrina e dell'interprete nella sua

funzione giudicante.

Facoltà o aspettativa, tuttavia, che sono in rapporto di osmosi con l'obbligo di un esercizio improntato alla deferenza della legittima modalità imposta dalla legge nazionale del demanio aeronautico statale civile e militare (art. 692 c.n.), che nel rispetto, però, delle libertà di concorrenza e di movimento, trovano la loro più intima tutela costituzionalmente presidiata pure per il tramite dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario (*rectius* dell'Unione europea) e dagli obblighi internazionali.

La decisione giurisdizionale in trattazione assorbe in sé il surriferito contemperamento dei valori della libertà d'iniziativa economica privata e di sicurezza sociale, con la compressione dei primi a favore dei secondi, in ragione di un canone interpretativo della realtà sostanziale, che offre una giusta definizione dell'attività di aerotaxi, in ordine ai rapporti relazionali che con i servizi di navigazione aerea si attuano a livello transnazionale secondo gli annessi ICAO (art. 690 c.n.).

Invero, la tipica commercialità di questo peculiare servizio di trasporto oneroso di aerotaxi ha indotto il giudice amministrativo di secondo grado ad assimilarlo all'aviazione generale e al trasporto aereo commerciale, per lo scopo concreto della causa di remunerazione dell'obbligazione (*business aviation*).

Da qui, l'impostazione esegetica che ha disatteso la tesi contraria della parte ricorrente in appello di sua assimilazione all'aviolinea, la quale, viceversa, è legata a logiche non commerciali.

D'altronde, l'approdo esegetico in esame ha rilevato come il soggetto o la parte che stipula un contratto tipico e sinallagmatico di trasporto aerotaxi può autodeterminarsi sulla sua origine, la destinazione, la data del volo e i relativi oneri da sostenere.

Va da sé che nell'indagare la correttezza di tale impostazione sembra possibile percorrere la prospettazione della **quotazione di assolutezza della libertà di mercato e di concorrenza**, omaggiate, in questa particolare materia, dalla conformazione del trasporto aereo alle cinque libertà dell'aria previste dal diritto internazionale, di cui all'Accordo sui servizi aerei di transito e all'Accordo sul trasporto aereo internazionale, che sono stati adottati nel 1944 come decisione finale della Conferenza di Chicago, United States.

Ciononostante, si rileva che il lume della sua massima ampiezza è apprezzabile, comunque, nel **processo di liberalizzazione attuato nel tempo in Europa dal 1977 in poi**, ossia con **l'esecuzione del Cielo Unico Europeo (*Single European Sky*)**, con cui le premesse cinque libertà dell'area codificate a livello internazionale sono state portate a nove nel Vecchio Continente, con un approccio ormai consolidato di permeabilità degli spazi aerei utilizzabili da tutto il traffico aereo previo coordinamento tra gli enti operativi responsabili (art. 99, comma 3, lettera a) e art. 232 del d.P.R. n. 99/2010).

Sicché, allo stato della sintetica e breve illustrazione che precede, non sfuggirà la **correlazione delle libertà dell'aria, con i vincoli d'imposizione tributaria di piena**

sovranità dello Stato, i quali sono presidiati dalle disposizioni normative in vigore che disciplinano il ristoro delle tasse per i servizi di assistenza di rotta e di terminale alla navigazione aerea per l'aviazione civile e che si irradiano sulla libertà d'iniziativa economica privata di trasporto aereo.

Questi ultimi (*id est* **servizi di navigazione aerea di assistenza all'aviazione civile**) sono un **onere per i voli non soggetti ad esenzione**, che vengono **traslati dall'operatore economico** (*id est* compagnia aerea) **sul consumatore finale inciso per essere il fruitore del servizio di trasporto aereo**, il quale **paga il prezzo di acquisto del relativo biglietto, in ossequio agli obiettivi di sicurezza sociale** (art. 2 Cost.) da determinare nella misura dell'*an* e del *quantum* secondo quanto è previsto:

- a. dal **Regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione dell'11/02/2019** che istituisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013;
- b. dal **sistema tariffario dell'European Organization for the safety of air navigation - Eurocontrol**, in ragione pure dell'ultima pubblicazione del *Central Route Charges Office* attinente le *Customer Guide to Charges* di gennaio dell'anno 2025;
- c. dall'**art. 5 del D.L. n. 77/1989 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160/1989**.

Ebbene, alla luce di queste riflessioni, appare opportuno soffermarsi sul nucleo essenziale della vicenda che è stata delibata dal giudicante di seconde cure della giustizia amministrativa e consistente nello **scrutinio di legittimità della decisione amministrativa di limitare su un aeroporto del demanio statale aeronautico civile** (art. 692, comma 1, c.n.), **da parte del gestore aeroportuale sub-concessionario** (soggiacente ex art. 29 della legge n. 241/1990 all'ambito di applicazione delle norme del procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi), **la sosta al parcheggio degli aeromobili nel tempo destinati al servizio di aerotaxi**, con implicazioni (così come emerge dal dato testuale della sentenza in questione) di una adeguata perimetrazione della sua natura giuridica.

Segnatamente, perché la decisione giurisdizionale sembra avere un **impatto diretto sulle libertà di movimento (art. 16 Cost.) e d'iniziativa economica privata (art. 41 Cost.) e sulla fiscalità generale (artt. 2, 23 e 53 Cost.)**, che, per il tramite della politica tariffaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, viene attuata, in questo particolare settore, dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Enac (art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 250/1997) mediante il raggiungimento degli obiettivi euro-unitari di **performance** e di **safety** dei servizi di assistenza alla navigazione aerea dell'aviazione civile. Tuttavia, per il tramite dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo – Enav (Corte dei conti, Sezione controllo sugli Enti, determinazione 30/05/2024, n. 86), in funzione di assegnatario ad uso gratuito e con affidamento in concessione dei beni strumentali all'attività del traffico aereo civile (art. 693 c.n.), che è anche il concessionario alla riscossione dello Stato italiano presso Eurocontrol delle tasse di rotta e di terminale (Decreto del Tesoro del 05/05/1997 recante *“Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari tra Eurocontrol e lo Stato italiano”*). Difatti, i servizi di assistenza al volo offerti dagli aeroporti del demanio dello Stato militare aperti al traffico aereo civile sono di competenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare italiana (citato

art. 99, comma 3, del d.P.R. n. 90/2010, in relazione all'art. 5, comma 4, terzo paragrafo e ss, del D.L. n. 77/1989, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160/1989), con la sola eccezione dell'elemento strutturale del servizio pubblico di ricerca e di soccorso (*Search and Rescue*) in mare attribuito al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto della Marina Militare italiana (art. 14, comma 1, lettera a), del d.P.C.M. n. 186/2023).

Conclusivamente, pertanto, si osserva che **la decisione pare apprezzarsi per la coerenza con cui la soluzione esegetica adottata dal Consiglio di Stato intercetta, al capo e/o al paragrafo n. 17 della parte in fatto e in diritto, le intrinseche ragioni di safety nella gestione del periodo di massimo afflusso negli scali aeroportuali di Bari e di Brindisi dal 1° aprile al 1° ottobre.** Sul punto, è stato ritenuto **dirimente il limite massimo di stalli per le sole attività di aerotaxi e di aviazione generale e non anche per quelle di aviolinea, che a differenza delle prime sono invece programmate con largo anticipo.** Precisamente, lì dove il divenire dell'*iter* logico ragionato e motivato della sentenza ha ragionevolmente respinto la doglianza nel merito del ricorso in appello dando atto della particolarità della materia trattata, anche ai fini della dichiarata compensazione delle spese, che la fa apparire, nella sua essenza esegetica, una prudente e ponderata modalità con cui sono stati definiti i diversi interessi privati e pubblici afferenti il servizio di trasporto aereo civile privato, che non sono sempre coincidenti tra loro per le obiettive ragioni di *performance* e di competitività del Paese Italia.