



**Giustizia amministrativa**  
A cura del Segretariato Generale della Giustizia amministrativa

**Consiglio di Stato**  
**Tribunali Amministrativi Regionali**

**News n. 54 del 24 aprile 2023**  
**a cura dell'Ufficio del massimario**

In ossequio ai criteri «*Cilfit*», il Consiglio di Stato – pur perplesso sull'effettiva esistenza di dubbi interpretativi – rimette alla Corte di giustizia UE alcuni quesiti interpretativi diretti a verificare la compatibilità, con le previsioni del diritto eurounitario di settore, della normativa nazionale sulle modalità di finanziamento a carico dei mercati dell'Autorità di regolazione dei trasporti e sull'individuazione dei soggetti tenuti a tale prestazione patrimoniale.

**Consiglio di Stato, sezione VI, ordinanza 24 marzo 2023, n. 3028 – Pres. Montedoro, Est. Caponigro.**

**Autorità amministrative indipendenti – Autorità di regolazione dei trasporti – Finanziamento – Modalità – Soggetti passivi – Rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia UE.**

*Vanno rimessi alla Corte di giustizia UE i seguenti quesiti interpretativi:*

- 1) “Se l'art. 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/CE – norma relativa al settore aeroportuale – debba interpretarsi nel senso che il finanziamento dell'Autorità debba avvenire solo attraverso l'imposizione di diritti aeroportuali o non possa avvenire anche attraverso altre forme di finanziamento come l'imposizione di un contributo (il Collegio ritiene che sia una mera facoltà dello Stato membro la riscossione delle somme destinate a finanziare l'Autorità mediante diritti aeroportuali);*
- 2) Se i diritti o il contributo che possono essere imposti per il finanziamento della autorità di vigilanza ai sensi dell'art. 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/ CE debbono essere relativi solo a prestazioni e costi specifici – comunque non indicati nella direttiva – o se non sia sufficiente la loro correlazione ai costi di funzionamento della Autorità quali risultanti dai bilanci trasmessi e controllati da autorità di Governo”*

3) “Se l’art. 11, comma 5 della Direttiva 2009/12/CE debba interpretarsi nel senso che i diritti possano essere imposti solo a carico dei soggetti residenti o costituiti secondo la legge dello Stato che ha istituito la Autorità; e se ciò possa valere anche nel caso di contributi imposti per il funzionamento della Autorità”. (1)

(1) I. – Il Consiglio di Stato – valutata la sussistenza dell’obbligo di rinvio pregiudiziale sulla base dei criteri «*Cilfit*» – ha adottato l’ordinanza in rassegna, nell’ambito del giudizio d’impugnazione della sentenza 15 giugno 2020, n. 381 con cui il T.a.r. per il Piemonte – accogliendo il ricorso di alcune compagnie aeree – aveva annullato la delibera n. 141 del 2018, recante misura e modalità di versamento del contributo dovuto dall’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2019, nella parte in cui prevede l’imposizione di un contributo a carico dei soggetti che esercitano “servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o di merci”.

Ha interposto appello l’ART lamentando l’erronea interpretazione del giudice di primo grado che:

- non avrebbe tenuto conto della novella legislativa introdotta dall’art. 16, comma 1, lettere a-bis) e a-ter) del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, con legge 16 novembre 2018, n. 130 che, riformulando l’art. 37, comma 6, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 ha chiarito l’estensione del perimetro dei soggetti tenuti al pagamento del contributo non lasciando dubbi sul fatto che i vettori aerei sarebbero certamente degli “operatori economici”, anche rilevanti, attivi nel “settore del trasporto”;
- avrebbe mantenuto la rigida distinzione tra mercato in cui operano i gestori di infrastrutture aeroportuali (che l’Autorità avrebbe regolato) e mercato in cui operano i vettori aerei (che l’Autorità non avrebbe regolato);
- non avrebbe considerato il superamento – da parte della novella legislativa del 2018 sopraindicata – della distinzione tra soggetto regolato e mero fruitore o beneficiario, atteso che ciò che rilevarebbe è se un operatore economico operi, o meno, in un mercato dove l’Autorità abbia esercitato la sua azione.

Nell’ambito di tale giudizio d’appello il Consiglio di Stato, ritenendo prima facie fondata l’impugnazione proposta, ha sottoposto alla Corte di giustizia UE, con riguardo all’interpretazione dell’art. 11, comma 5 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2009, i quesiti sopraindicati.

II. – Sulla tema della contribuzione dovuta dagli operatori economici per il funzionamento delle Autorità indipendenti e con particolare riferimento all’ART, l’iter logico-giuridico seguito dal Consiglio di Stato con l’ordinanza in rassegna si può riassumere nei seguenti termini:

- a) l’ART (istituita con l’art. 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni, con legge 24 marzo 2012, n. 27 e operante dal settembre 2013):

- a1) ai sensi dell'art. 37, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 – opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione, annoverando tra i suoi compiti la promozione della concorrenza, la rimozione degli ostacoli all'accesso nel mercato di riferimento, la tutela dei consumatori *“nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione”*;
- a2) a seguito di modifiche normative intervenute nel corso del tempo, l'ART ha assunto la competenza trasversale sull'intero settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture;
- a3) ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera h) del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con mod., con legge n. 214 del 2011, con riferimento al trasporto aereo, provvede *“... a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto legge n. 1 del 2012”*;
- a4) si autofinanzia tramite il sistema delineato dall'art. 37, comma 6, lettere a) e b) del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con mod., con legge n. 214 del 2011, e, con particolare riferimento al trasporto aereo, *“in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernenti i diritti aeroportuali”*;

b) la natura tributaria di tali prestazioni funzionali all'autofinanziamento delle Autorità indipendenti è stata più volte ribadita dalla Corte costituzionale:

- b1) che – nel dichiarare l'inammissibilità e la non fondatezza delle questioni di legittimità costituzionale dell'art. 10, commi 7-ter e 7-quater, della legge 10 ottobre 1990, n. 287 (recante norme relative al finanziamento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato c.d. Autorità Antitrust), in riferimento agli artt. 3, 23 e 53 Cost. – ha rilevato come *«l'imposizione tributaria qui in esame costituisce una forma atipica di contribuzione. Essa, infatti, non è riconducibile alla categoria delle “tasse”, in quanto si tratta di prestazioni patrimoniali dovute indipendentemente dal fatto che l'attività dell'ente abbia riguardato specificamente il singolo soggetto obbligato, e dalla circostanza che tale attività si configuri come servizio divisibile, ma è correlata all'attività dell'amministrazione in termini di vantaggio goduto o di costo causato da parte del contribuente: di tal che il tributo in esame si differenzia dalle “imposte” in senso stretto”*. (Corte cost., 14 dicembre 2017 n. 269, in *Foro it.*, 2018, I, 26, con nota di SCONDITTI, in *Giur. costitut.*, 2017, 2965, con note di SCIACCIA e di REPETTO, in *Giur. comm.*, 2019, 486, con nota di FONDERICO);
- b2) che – nel dichiarare non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lettera b), del decreto legge 6

dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, sollevate in riferimento agli artt. 3, 23, 41 e 97 Cost. – con specifico riferimento alla norma di finanziamento dell'ART, aveva già richiamato il proprio orientamento sull'inquadramento del contributo quale prestazione patrimoniale imposta e come tale soggetto alla riserva di legge prevista dall'art. 23 Cost. (Corte cost., 7 aprile 2017, n. 69, in *Giornale dir. amm.* 2018, 55, con nota di CAROTTI, in *Giur. comm.*, 2019, 486, con nota di FONDERICO, in *Riv. dir. navigaz.*, 2018, 785, con nota di CLARONI);

c) pur dovendosi affermare la natura tributaria di tale contributo, con conseguente giurisdizione del giudice tributario – in ragione del giudicato implicito formatosi sul punto – deve confermarsi la sussistenza della *potestas iudicandi* del giudice amministrativo;

d) quanto alla compatibilità di tale forma di contribuzione con l'art. 23 Cost. e l'art. 3 Cost., la Corte costituzionale:

d1) – con riferimento all'individuazione dei soggetti obbligati – ha affermato: i) che *«la stessa disposizione fa riferimento ai 'gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati', ossia a coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'art. 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze (enumerate dal comma 2 del medesimo articolo)»*; ii) la platea degli obbligati può essere discrezionalmente individuata dal legislatore tributario purché *«includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali»* (Corte cost., 7 aprile 2017, n. 69, punto 7.3);

d2) – con riferimento ai risvolti procedurali della quantificazione del contributo – ha evidenziato l'assenza di profili critici, in quanto la dialettica tra le istituzioni interessate (ART, Presidenza del Consiglio, MEF) consente una valutazione ponderata delle delibere sul contributo giacché *“l'intervento del Presidente del Consiglio e del Ministro dell'economia e delle finanze costituisce un significativo argine procedimentale alla discrezionalità dell'ART e alla sua capacità di determinare da sé le proprie risorse”* e ha anche sottolineato il momento partecipativo, dato dal coinvolgimento delle associazioni di categoria (Corte cost., 7 aprile 2017, n. 69, punto 7.3);

d3) – con riferimento all'entità del contributo e al suo perimetro – ne ha sottolineato la sufficiente determinazione da parte della norma primaria in senso proporzionato e ragionevole con riguardo *«alle esigenze operative dell'ART e corrisponde al fabbisogno complessivo della medesima, risultante dai bilanci preventivi e dai rendiconti della gestione, soggetti al controllo della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale (...) Limiti più specifici sono poi*

*stabiliti da singole disposizioni di legge, anch'essi soggetti a controllo» (Corte cost., 7 aprile 2017, n. 69, punto 7.3);*

- e) successivamente alle predette sentenze è sopravvenuto l'art. 16 *“Competenze dell’Autorità di regolazione dei trasporti e disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale decreto legge 28 settembre 2018 n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 (recante “Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”)* che ha modificato l'art. 37, comma 6, lettera b), del d.l. n. 201 del 2011 primo periodo, nel seguente modo: all'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue: *“mediante un contributo versato dagli 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, in misura non superiore all’1 per mille del fatturato derivante dall’esercizio delle attività svolte percepito nell’ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione”*;
- f) a seguito di tale modifica, l'ART ha adottato la richiamata delibera n. 141 del 19 dicembre 2018, adeguandosi alla disciplina sopravvenuta;
- g) l'intervento normativo del 2018 – seguendo le coordinate della sentenza della Corte costituzionale 7 aprile 2017, n. 69, già citata – ha oggettivamente ampliato la platea delle imprese tenute alla contribuzione; giacché:
- g1) fino al d.l. n. 109 del 2018, conv., con mod., con l. n. 130 del 2018, (e quindi fino all'esercizio finanziario 2018) la platea contributiva era individuata solo nei *“soggetti beneficiati”*, ossia nei *“gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”*, possessori di un titolo abilitativo di tipo concessorio ed esercitanti effettivamente queste funzioni in relazione a infrastrutture o servizi direttamente regolati.;
  - g2) dopo la modifica del d.l. n. 109 del 2018, conv., con mod., con l. n. 130 del 2018 (e quindi dall'esercizio finanziario 2019), il perimetro dei soggetti passivi della contribuzione è stato ampliato comprendendo anche i *“soggetti regolati”*, ossia gli operatori economici operanti nel settore del mercato dei trasporti, nei confronti dei quali l'ART svolge concretamente le proprie funzioni regolatorie istituzionali;
- h) in ragione di tale novella legislativa, *«l’indirizzo interpretativo del giudice di primo grado, può essere confermato per ragioni di certezza del diritto in ossequio ai canoni relativi al rispetto del principio di legalità in materia tributaria e parafiscale sino al contributo previsto per l’anno 2018»*, ma *«non può essere condiviso a partire dall’anno*

2019, avendo la modifica legislativa elaborato un 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»;

- i) l'attività di trasporto svolta dai vettori aerei deve intendersi ricompresa nell'ambito regolatorio attribuito ad ART (cfr. Cons. Stato, sez. VI, 4 gennaio 2021, n. 9);
- j) le doglianze proposte dall'ART, essendo la controversia relativa alla contribuzione prevista per l'anno 2019, sono fondate con conseguente rilevanza della questione di pregiudizialità eurounitaria sollevata dalle parti appellate, in quanto:

j1) la Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali – avente l'obiettivo di garantire una uniformità di trattamento tra i gestori aeroportuali dell'Unione e gli utenti delle infrastrutture, al fine non solo di favorire i meccanismi concorrenziali tra aeroporti, ma anche di proteggere le compagnie aeree da possibili comportamenti abusivi degli aeroporti che vantano una particolare posizione di forza – i) all'art. 2, punto 2, fa rientrare nella categoria degli utenti aeroportuali "qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato", per cui sono esclusi i passeggeri che utilizzano gli impianti ed i servizi aeroportuali, sui quali piuttosto i vettori aerei ripercuotono successivamente l'importo dei diritti; ii) all'art. 3 sancisce il principio di non discriminazione, attraverso il divieto di fissare tasse aeroportuali idonee a determinare qualsivoglia discriminazione tra gli utenti dell'aeroporto, sicché la norma è finalizzata a garantire condizioni concorrenziali eque tra i vettori aerei ivi operanti, al fine di escludere la pattuizione di condizioni di favore che consentano ad uno o più utenti di superare la concorrenza grazie all'offerta di servizi più attraenti sul mercato;

j2) l'art. 11 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009 – che costituisce la disposizione eurounitaria di cui le parti appellate invocano la violazione – stabilisce, al comma 3, che "Gli stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di vigilanza indipendente, provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi gestore aeroportuale e vettore aereo ..." e, soprattutto, al comma 5 dispone che "Gli Stati membri possono istituire un meccanismo di finanziamento dell'autorità di vigilanza

*indipendente, che può comprendere l'imposizione di diritti a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori aeroportuali"*;

j3) è indiscutibile che lo Stato nazionale sia legittimato a prevedere il finanziamento dell'Autorità di vigilanza anche attraverso l'imposizione di oneri di funzionamento del sistema a carico dei vettori aerei;

j4) non è possibile procedere alla disapplicazione della norma interna, in quanto le ragioni dell'eventuale contrasto con il diritto dell'Unione non sono immediate, né sufficientemente chiare, precise ed incondizionate, in quanto: *i)* è la stessa direttiva europea che consente l'imposizione di oneri di sistema a carico dei vettori aerei; *ii)* la norma eurounitaria prevede l'istituzione di un meccanismo di finanziamento "che può comprendere l'imposizione di diritti" (ossia che può assumere i diritti come strumento del finanziamento), ma con ciò non esclude *sic et simpliciter* che il meccanismo di finanziamento preveda una forma di contribuzione che prescindendo da una specifica controprestazione; *iii)* la formulazione della disposizione comunitaria induce a ritenere che gli Stati membri abbiano la facoltà non solo di istituire il meccanismo di finanziamento, ma anche di individuare le modalità di composizione del sistema, che potrebbe comprendere l'imposizione di diritti a carico dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali specificamente diretti a finanziare l'Autorità, senza però che sia possibile *prima facie* escludere altre forme di finanziamento, come quella in esame, che risultino anch'esse ragionevoli ed eque;

j5) non vi è un contrasto con la norma europea quanto ai criteri di quantificazione poiché anche se la disposizione interna non prevede espressamente che il contributo debba essere correlato ai costi certi delle spese di funzionamento dell'Autorità da indicare analiticamente per la determinazione del contributo, la prassi nazionale – in ossequio al vincolo negativo imposto dalla sentenza della Corte cost. 7 aprile 2017, n. 69 già citata — non è disancorata dalla correlazione a tali costi atteso anche che la norma nazionale prevede, nello stesso art. 37, comma 6, lett. b), del d.l. n. 201 del 2011 convertito dalla legge n. 214 del 2011, un procedimento composito per la determinazione del contributo, vale a dire che l'atto dell'Autorità debba essere approvato da parte del presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con la possibilità di formulazione di rilievi in merito senz'altro correlato ai costi di bilancio dell'Autorità poi distribuiti secondo il fatturato conseguito dalle imprese;

j6) circoscrivere la contribuzione in capo ai soli vettori aerei che abbiano sede in ambito nazionale con conseguente esenzione per i vettori aventi sede in altro Stato dell'Unione (così come argomentato dalle parti appellate) rischierebbe di creare un meccanismo distorsivo della concorrenza, e di porsi in contrasto con l'obiettivo della direttiva di garantire una uniformità di trattamento non solo tra i gestori

aeroportuali dell'Unione, ma anche tra gli utenti aeroportuali, (non potendosi negare che la regolazione delle infrastrutture aeroportuali realizzata attraverso le singole Autorità nazionali avvantaggi tutte le imprese unionali nell'ambito di ciascun territorio nazionale);

- k) pur non sussistendo alla sommaria delibazione esposta, un contrasto tra la norma europea e la normativa interna, ritenendo che, comunque, non sussistano i presupposti per derogare all'obbligo di rinvio pregiudiziale ai sensi dell'art. 267, comma 3, TFUE, sorge l'obbligo di rimettere alla Corte di giustizia dell'Unione Europea le questioni pregiudiziali elencate in massima.

III – Per completezza, si segnala quanto segue:

l) in giurisprudenza:

11) sull'applicazione della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009: v. Corte di giustizia UE, sez. IV, 21 novembre 2019, C-379/18, Deutsche Lufthansa AG che ha affermato i seguenti principi:

- «1) *La direttiva 2009/12/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, e segnatamente il suo articolo 3, il suo articolo 6, paragrafo 5, lettera a), nonché il suo articolo 11, paragrafi 1 e 7, deve essere interpretata nel senso che essa osta a una norma nazionale che consente a un gestore aeroportuale di stabilire con un utente dell'aeroporto diritti aeroportuali diversi da quelli fissati da tale gestore e approvati dall'autorità di vigilanza indipendente, ai sensi di tale direttiva.*
- 2) *La direttiva 2009/12 deve essere interpretata nel senso che essa osta a un'interpretazione del diritto nazionale in forza della quale un utente dell'aeroporto non può contestare direttamente la decisione dell'autorità di vigilanza indipendente che approva il sistema di diritti aeroportuali, ma può proporre ricorso contro il gestore aeroportuale dinanzi a un giudice civile e far valere unicamente, in tale sede, che il diritto aeroportuale fissato nel sistema di diritti aeroportuali che tale utente deve versare non è conforme all'equità.»;*

12) sul sistema ante novella del 2018: Cons. Stato, sez. VI, 1 febbraio 2021, n. 926;

13) sul sistema di autofinanziamento della autorità indipendenti: v. il rinvio pregiudiziale ex art. 267 TFUE disposto con ordinanza Cons. Stato, sez. VI, 13 maggio 2019, n. 3109 (oggetto della News US n. 63 del 27 maggio 2019) e la successiva risposta del giudice comunitario che con ordinanza Corte di giustizia UE, ordinanza, 29 aprile 2020, C-399/19, Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, ha affermato i seguenti principi:

- 1) *L'articolo 12, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2002/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa alle autorizzazioni per le reti*



*ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva autorizzazioni), come modificata dalla direttiva 2009/140/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, deve essere interpretato nel senso che i costi che possono essere coperti da un diritto imposto in forza di tale disposizione alle imprese che forniscono un servizio o una rete di comunicazione elettronica sono unicamente quelli relativi alle tre categorie di attività dell'autorità nazionale di regolamentazione menzionate in tale disposizione, comprese le funzioni relative alla regolazione, alla vigilanza, alla composizione delle controversie e sanzionatorie, senza limitarsi ai costi sostenuti per l'attività di regolazione ex ante del mercato;*

2) *L'articolo 12, paragrafo 2, della direttiva 2002/20, come modificata dalla direttiva 2009/140, deve essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa di uno Stato membro in forza della quale, da un lato, il rendiconto annuale previsto da tale disposizione è pubblicato successivamente alla chiusura dell'esercizio finanziario annuale nel quale i diritti amministrativi sono stati riscossi e, dall'altro, le opportune rettifiche sono effettuate nel corso di un esercizio finanziario non immediatamente successivo a quello nel quale tali diritti sono stati riscossi.»;*

14) sulla compatibilità, con le previsioni del diritto europeo di settore, della normativa nazionale sulle modalità di calcolo del contributo dovuto annualmente all'AGCom dagli operatori del settore dei servizi postali: v. Cons. Stato, sez. VI, ordinanza, 22 marzo 2022, n. 2066 (oggetto della News US n. 35 del 6 aprile 2022);

15) sulla giurisdizione del giudice tributario in ordine ai contributi per l'autofinanziamento delle autorità indipendenti: v. Cass. civ., sez. un., ordinanza 30 luglio 2021, n. 21961 (con riferimento all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni) Cass. civ., sez. un., 4 giugno 2020, n. 10577 (con riferimento all'Autorità garante della concorrenza e del mercato);

16) sulla collocazione delle Autorità indipendenti nel sistema di disciplina contabile generale e, in particolare, sull'applicabilità alle stesse delle misure di contenimento della spesa: v. Corte di giustizia UE, sez. II, 28 luglio 2016, C-240, Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (oggetto della News US pubblicata il 14/11/2018);

17) sul contributo economico imposto agli operatori per il funzionamento delle Autorità indipendenti: v. Cons. Stato, sez. VI, 27 gennaio 2023, n. 942;

18) sui limiti soggettivi e oggettivi del giudicato di annullamento in via giurisdizionale della delibera di determinazione del contributo ottenuto *ultra partes*: cfr. Cons. Stato, sez. VI, 31 gennaio 2023, n. 1079, 31 gennaio 2023, n. 1077, 31 gennaio 2023, n. 1076, 31 gennaio 2023, n. 1075, 31 gennaio 2023, n. 1073.

m) in dottrina:

m1) per un'ampia ed esaustiva trattazione dell'argomento con un'analisi delle forme di finanziamento di ogni singola Autorità indipendente v: DE BENEDETTO, *Autofinanziamento della autorità indipendenti e provvedimenti di contenimento della finanza pubblica*, in *Giorn. dir. amm.*, 2012, n. 727 ss., NAVA- MOSCA, *Caratteristiche, criticità ed evoluzione dei modelli di finanziamento delle Autorità amministrative indipendenti*, 14 dicembre 2016, in [www.federalismi.it](http://www.federalismi.it) che suggeriscono di prevedere forme associative di partecipazione dei soggetti su cui grava l'onere di contribuzione alle scelte di spesa dell'Autorità tramite, ad esempio, comitati di controllo interni in grado di rendere pari obbligatori o semi-vincolanti;

m2) sul c.d. autofinanziamento delle autorità indipendenti e sul rischio di effetti distorsivi in ordine al loro corretto funzionamento v. D'ALBERTI, *Poteri regolatori tra pubblico e privato*, in *Dir. amm.*, 2013, 607, S. FOÀ, *Autorità di regolazione, nuovo indirizzo politico e cattura dal mercato*, in *Dir. amm.*, 2020, 764;

m3) sulla natura tributaria dei contributi per il finanziamento delle Autorità indipendenti: v. ANDREANI-FERRARA, *Natura tributaria e commutativa dei contributi al funzionamento delle amministrazioni indipendenti*, in *Fisco*, 2017, 3539; TAKANEN, *Le autorità amministrative indipendenti*, Padova, 2022.