

Pubblicato il 08/02/2022

**N. 00879/2022REG.PROV.COLL.**  
**N. 00866/2020 REG.RIC.**



**R E P U B B L I C A I T A L I A N A**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Consiglio di Stato**

**in sede giurisdizionale (Sezione Sesta)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 866 del 2020, proposto da  
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in persona del legale  
rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale  
dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Roma, via dei Portoghesi, n. 12;

***contro***

Wizz Air Hungary Airlines Ltd, in persona del legale rappresentante *pro  
tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Laura Pierallini, Lorenzo Sperati,  
Simone Gambuto e Marco Marchegiani, con domicilio digitale come da PEC  
da Registri di Giustizia;

Altroconsumo - Associazione Italiana di Consumatori non costituiti in  
giudizio;

***e con l'intervento di***

ad opponendum:

International Air Transport Association, in persona del legale rappresentante  
*pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Laura Pierallini, Lorenzo

Sperati e Marco Marchegiani, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

*per la riforma*

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima) n. 12455/2019.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio delle parti;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 27 gennaio 2022 il Cons. Giordano Lamberti e uditi per le parti gli avvocati Marina Russo, Laura Pierallini, Lorenzo Sperati, Simone Gambuto e Marco Marchegiani;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1 - L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM") ha avviato un procedimento istruttorio al fine di verificare l'esistenza di pratiche commerciali scorrette in violazione degli articoli 20, comma 2, 21, comma 1, lettere b) e d), e 22 del d.lgs. n. 206/2005 ("Codice del Consumo"), in relazione alla nuova "policy" sui bagagli "a mano" adottata dalla compagnia aerea Wizz Air Hungary Airlines Ltd ("Wizzair"), secondo la quale, per le prenotazioni effettuate a partire del 10 ottobre 2018 e per voli da effettuarsi dopo il 1 novembre 2018, non era più prevista l'inclusione nella tariffa "basic" anche di un "bagaglio a mano grande" (trolley) fino alle dimensioni di 55x40x23, che poteva invece trasportarsi solo con il pagamento di un supplemento.

Per tale tipologia di "bagaglio a mano grande" la società richiedeva il pagamento di un supplemento, secondo diverse modalità e, segnatamente: i) acquistando il supplemento Wizz Priority on line o tramite call center con un costo compreso tra 5 € e 15 €; ii) corrispondendo la somma di 25 € presso il gate (a condizione che vi sia spazio disponibile nella cappelliera della cabina);

iii) acquistando i pacchetti WIZZ GO o WIZZ Plus (che consentono anche di imbarcare ulteriori bagagli più grandi in stiva).

1.1 - L'AGCM ha adottato nell'adunanza del 31 ottobre 2018 il provvedimento n. 27399, con il quale disponeva di sospendere provvisoriamente ogni attività diretta a richiedere un supplemento di prezzo - rispetto alla tariffa "basic" - per il trasporto del "bagaglio a mano grande" (trolley).

2 - Con ricorso al TAR per il Lazio, Wizzair - dopo aver precisato che con la nuova "policy bagagli" ciascun passeggero poteva trasportare a bordo gratuitamente sia un bagaglio a mano (ricompreso nella tariffa base), anche nella forma del trolley c.d. "wheelie bag", sia una borsa o altro effetto personale (ad esempio "porta computer") - ha chiesto l'annullamento del provvedimento di sospensione adottato dall'Autorità.

2.1 - Con successivi motivi aggiunti, la società ha chiesto l'annullamento del successivo atto assunto dall'Autorità, recante la comunicazione delle risultanze istruttorie ("CRI") relative al procedimento sanzionatorio pendente.

3 - Nelle more, l'AGCM ha proseguito il procedimento, che si è concluso con il provvedimento adottato nell'adunanza del 20 febbraio 2019, con cui ha deliberato che la pratica commerciale in questione costituiva una pratica scorretta ai sensi degli artt. 20, 21, comma 1, lett. b) e d), e 22 del Codice e ne vietava l'ulteriore diffusione, irrogando anche la sanzione pecuniaria di euro 1.000.000.

L'Autorità ha descritto la pratica commerciale nei seguenti termini: *"Il procedimento concerne il comportamento posto in essere dal professionista, consistente nella presentazione ingannevole ai consumatori della tariffa denominata "basic" per i servizi di trasporto aereo offerti sul sito internet della compagnia in lingua italiana <https://www.wizzair.com/it-it>, atteso che, a seguito della modifica della "policy" bagagli - entrata in vigore il 1° novembre 2018 - non risulta più inclusiva del bagaglio a mano grande (c.d. "trolley bag", bagaglio "a mano" fino a 55x40x20 cm), elemento essenziale e prevedibile del prezzo finale del servizio di trasporto. Ciò perché per le prenotazioni*

*effettuate a partire dal 10 ottobre 2018, per voli da effettuarsi dal 1 novembre 2018 in poi, il professionista aveva scorporato dalla tariffa “basic” la possibilità di trasportare il suddetto “trolley bag”, richiedendo ai consumatori il pagamento di un supplemento per il suo trasporto, di importo variabile fra 5 e 25 euro a seconda della modalità e del momento in cui si acquistava il supplemento (al momento della prenotazione “online” o tramite “call center” o in aeroporto)”.*

3.1 - Con ulteriori motivi aggiunti, la ricorrente ha chiesto l’annullamento anche di tale ultimo provvedimento.

4 - Con la sentenza in epigrafe, il TAR ha accolto le censure della società con le quali si è contestata la sussistenza della pratica commerciale scorretta e per l’effetto ha annullato il provvedimento definitivo di irrogazione delle sanzioni ed il precedente provvedimento cautelare.

5 – Tale pronuncia è stata impugnata dall’Autorità per i motivi di seguito esaminati.

Proceduralmente, deve essere disattesa l’istanza di rinvio della trattazione della causa al fine di discuterla unitamente ad altro ricorso proposto da una differente compagnia aerea, non sussistendo alcuna ragione di connessione rilevante tra i due ricorsi e dunque non sussistendo i presupposti per concedere il rinvio (*cf.* l’art. 73 del c.p.a., così come novellato dal d.l. 9 giugno 2021, n. 80, che ammette il rinvio solo in “casi eccezionali”).

5.1 - Con un primo ordine di considerazioni, l’appellante censura la ricostruzione operata dal TAR circa il profilo della scorrettezza accertata e sanzionata dall’Autorità.

A tal fine, l’Autorità precisa che:

- il TAR sarebbe incorso in un errore di fondo non cogliendo che l’accertamento dell’Autorità attiene alla mancanza di trasparenza del processo di acquisto nel sito internet del vettore; infatti, la società ha scorporato il supplemento per il bagaglio a mano dal prezzo complessivo del biglietto aereo base. In questo modo, il vettore ha tolto un elemento essenziale e prevedibile dal prezzo finale del servizio di trasporto aereo offerto, così

imponendo al consumatore di inserire tale supplemento in un momento successivo del processo di acquisto, e celando un aumento non trasparente del prezzo finale del trasporto passeggeri;

- il supplemento di prezzo per il bagaglio a mano, omesso nella tariffa base, è una voce di costo che, al pari di altre voci (quali iva, oneri aeroportuali, diritti ulteriori), deve essere indicata unitamente alla tariffa standard, in quanto non riferita ad un servizio accessorio, diverso e ulteriore rispetto a quello acquistato dai passeggeri per il trasporto aereo, cui è invece inscindibilmente connesso.

5.2 - Con un secondo ordine di censure, l'Autorità lamenta l'erroneità della sentenza impugnata nella parte in cui afferma che la prassi seguita dalla società ricorrente – oltre ad essere corretta ai sensi del Codice del Consumo – si porrebbe in linea con la disciplina settoriale e, particolarmente, con le norme che delineano il concetto di “bagaglio a mano”.

5.3 – Con il terzo motivo di appello, si contesta la decisione di primo grado anche in quanto fondata su un'interpretazione erronea e fuorviante delle disposizioni del diritto dell'Unione europea e nazionali in materia di libertà tariffaria e obblighi di trasparenza tariffaria.

Più precisamente, secondo l'appellante, il TAR – ritenendo “ragionevoli” le dimensioni del bagaglio a mano oggetto della policy per cui è causa, finisce per affermare che il “bagaglio a mano grande” (c.d. trolley bag fino a 55x40x23 cm) non rientrerebbe tra i servizi c.d. “inevitabili” che, ai sensi Regolamento 1008/2008, devono necessariamente essere inclusi nella tariffa finale ed essere chiaramente conoscibili dal consumatore.

6 – Le censure, che possono essere esaminate congiuntamente, sono infondate.

In via generale, deve ricordarsi che l'espressione “pratiche commerciali scorrette” designa le condotte che formano oggetto del divieto generale sancito dall'art. 20 d.lgs. 6 settembre 2005 n. 206 (cd. Codice del consumo), in attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio

2005, n. 2005/29/CE. Per “pratiche commerciali” - assoggettate al titolo III della parte II del Codice del consumo si intendono tutti i comportamenti tenuti da professionisti che siano oggettivamente “correlati” alla “promozione, vendita o fornitura” di beni o di servizi a consumatori e posti in essere anteriormente, contestualmente o anche posteriormente all’instaurazione dei rapporti contrattuali. La condotta tenuta dal professionista può consistere in dichiarazioni, atti materiali, o anche semplici omissioni.

Quanto ai criteri in applicazione dei quali deve stabilirsi se una determinata pratica commerciale sia, o meno, “scorretta”, l’art. 20, comma 2, del Codice del consumo stabilisce che una pratica commerciale è scorretta se “è *contraria alla diligenza professionale*” ed “è *falsa o idonea a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiunge o al quale è diretta o del membro medio di un gruppo qualora la pratica commerciale sia diretta a un determinato gruppo di consumatori*”. La definizione generale si scompone tuttavia in due diverse categorie di pratiche: le pratiche ingannevoli (di cui agli art. 21 e 22) e le pratiche aggressive (di cui agli art. 24 e 25).

Per quanto di interesse ai fini del presente giudizio, deve osservarsi che il carattere ingannevole di una pratica commerciale dipende dalla circostanza che essa non sia veritiera, in quanto contenente informazioni false, o che, in linea di principio, inganni o possa ingannare il consumatore medio, in particolare, quanto alla natura o alle caratteristiche principali di un prodotto o di un servizio e che, in tal modo, sia idonea a indurre il consumatore ad adottare una decisione di natura commerciale che non avrebbe adottato in assenza di tale pratica. La condotta omissiva, poi, per essere considerata ingannevole, deve avere ad oggetto “informazioni rilevanti di cui il consumatore medio ha bisogno” per prendere una decisione consapevole (art. 22).

Avuto riguardo al caso in esame, deve evidenziarsi che in tutte le ipotesi in cui la pratica commerciale integri gli estremi di un “invito all’acquisto” (locuzione

che comprende le comunicazioni commerciali) debbono considerarsi sempre e comunque “rilevanti” le informazioni relative alle “caratteristiche principali del prodotto” (art. 22, comma 4, Codice del consumo nonché art. 7, paragrafo 4, della direttiva europea).

Più nel dettaglio, nel caso di presentazione di un prezzo di un servizio di trasporto, l'articolo 21, comma 1, lettera e) del Codice del Consumo prevede che l'indicazione della tariffa debba includere ogni onere economico gravante sul consumatore, il cui ammontare sia determinabile ex ante, o presentare, contestualmente e con adeguata evidenza grafica e/o sonora, tutte le componenti che concorrono al computo del prezzo, al fine di rendere chiara e compiuta l'informazione fornita al consumatore. In particolare, quando l'operatore commerciale ricorre ad una scomposizione in tariffa base e supplementi che devono essere sommati alla prima, deve essere in ogni caso garantita ai potenziali destinatari del messaggio la possibilità di percepire in maniera precisa e sufficientemente immediata il prezzo finale del servizio. L'indicazione del prezzo deve includere, fin dall'inizio, ogni onere economico gravante sul consumatore, il cui ammontare sia determinabile ex ante, di modo da rendere immediatamente e chiaramente percepibile al consumatore l'esborso finale (*cfr.* Cons. Stato, n. 5073/2012). Deve anche ricordarsi che l'onere di completezza informativa deve essere assolto dal professionista sin dal primo contatto con il consumatore, essendo scopo della disciplina dettata a tutela del consumatore quello di salvaguardare la libertà di autodeterminazione del consumatore sin dalla iniziale presentazione del servizio (*cfr.* Cons. Stato, n. 4048/2016).

6.1 – Tanto premesso sul piano astratto, nel caso in esame, il Giudice di primo grado ha accertato – ed al riguardo l'appellante non ha svolto alcuna specifica critica – che non è ravvisabile alcuna scorrettezza della pratica commerciale in riferimento alla modalità con la quale viene presentato il costo del biglietto in quanto tale. Il TAR, avendo accertato la chiarezza espositiva “formale” del messaggio proposto al consumatore nel sito internet della

compagnia aerea in questione, ha concluso che il consumatore è ben in grado di comprendere subito il prezzo del biglietto nell'ipotesi in cui volesse imbarcare un bagaglio "grande" (*"l'offerta Wizzair appare chiara nell'indicare fin dal "primo contatto" con il consumatore le dimensioni del bagaglio "a mano" consentito, oltre a una "borsetta" e/o un "portadocumenti"*).

La pratica contesta non attiene pertanto alle modalità grafico-formali con le quali viene rappresentata l'offerta commerciale della compagnia aerea; la questione oggetto di causa ruota invece sulla legittimità dello scorporo dalla tariffa "standard" del servizio di trasporto di un "trolley" di dimensioni più grandi di quelle consentite dalla policy della compagnia aerea.

Secondo l'Autorità, la scorrettezza deriverebbe dall'omesso inserimento nel prezzo base di un "servizio inevitabile", quale dovrebbe essere considerato il trasporto di un bagaglio a mano delle dimensioni di 55x40x23 cm.

In altri termini, il presente giudizio implica di stabilire se il trolley bag delle dimensioni indicate debba (o meno) essere considerato un servizio inevitabile e necessariamente incluso nel trasporto e, perciò, necessariamente incluso nella tariffa base.

A tal interrogativo deve darsi una risposta negativa, dovendosi integralmente confermare le valutazioni effettuate dal Giudice di primo grado.

7 – Ferma la piena libertà tariffaria del vettore aereo (art. 22 del Regolamento n. 1008/2008), l'art. 23 del Regolamento CE n. 1008/2008 dispone che la tariffa aerea sia indicata, con l'inclusione di tutte le *"tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione"*.

Il Regolamento non qualifica alcun bagaglio come "indispensabile" nelle sue misure, né fa riferimento a un "servizio inevitabile", ma solo alla necessità di indicare "supplementi" inevitabili e prevedibili.

La "sentenza Vueling" della Corte di Giustizia richiamata dall'Autorità, si limita a prevedere che: *"per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, per fornire una risposta completa al giudice del rinvio si deve rilevare che in*



*linea di principio tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che 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”.*

Tanto precisato, come già evidenziato dal TAR, Wizzair non vieta al consumatore di portare in cabina un bagaglio “a mano”, ponendo soli limiti alle sue dimensioni e senza limiti di peso.

La compagnia ha confermato che, in base alla tariffa base, ciascun passeggero può sempre portare con sé in cabina, senza costi aggiuntivi, un bagaglio dalle dimensioni di 40x30x20 cm (con tolleranza di ulteriori 5 cm per le ruote), senza che tale facoltà sia subordinata alla disponibilità di spazio nelle cappelliere. Inoltre, a ciascun passeggero è consentito portare a bordo, in aggiunta al bagaglio delle dimensioni di cui sopra, anche gli ulteriori “effetti personali” elencati all’articolo 14.1.6. delle condizioni generali di trasporto (passeggeri e bagagli) del vettore.

In sostanza, ciò che differenzia la policy contestata dall’Autorità rispetto a quella precedente è solo la dimensione del bagaglio “a mano” da trasportare in cabina, pari a 40x30x20 cm, contro i 55x40x23 cm previsti in precedenza (mentre invariato resta il peso massimo del bagaglio “a mano”, pari a 10 kg).

7.1 - La nuova policy non si pone in contrasto con la citata sentenza della Corte di Giustizia, che si limita a statuire che il bagaglio a mano è un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri, senza però indicare quali debbano essere le dimensioni (minime o massime) e il numero di tali bagagli. La stessa Corte UE precisa che il principio dalla stessa affermato deve essere ragionevolmente applicato “...a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni”.

Alla luce di tale precisazione, deve in primo luogo evidenziarsi che il Giudice di primo grado ha, condivisibilmente, annullato il provvedimento, in quanto

*“non si rinviene però nel provvedimento impugnato una motivazione congruente e idonea a ritenere che le dimensioni proposte dalla ricorrente siano “irragionevoli”.*

Per altro verso, contrariamente alla prospettazione dell'appellante, al viaggiatore non è – né può essere per le considerazioni di seguito svolte - impedito il trasporto dei propri effetti personali, dovendosi anche per tale ragione escludere che la policy della società possa essere considerata scorretta.

7.2 - La soluzione che precede risulta in sintonia con la disciplina di settore che regola la materia, all'interno della quale nessuna disposizione stabilisce in modo vincolante le dimensioni del cd. bagaglio a mano, che deve ritenersi necessario e dunque incluso nel servizio base.

Il D.M. n. 1/36 del 28 gennaio 1987 e la successiva Circolare APT-09, recante disposizioni operative per l'attuazione del D.M. citato, emessa da ENAC in data 08/05/2001, dispongono che per bagaglio a mano si intendono quegli articoli che il passeggero può portare con sé in cabina per sistemarli nei comparti portaoggetti soprastanti o sotto al sedile anteriore.

In applicazione del D.M. 1/36 è consentito il trasporto in cabina di un solo bagaglio, corredato di etichetta nominativa, a condizione che la somma delle dimensioni (base, altezza, profondità) non superi complessivamente i 115 cm. e comunque rientrante nei limiti delle misure di ingresso degli apparati di controllo ai raggi X. Ai fini della circolare, oltre al bagaglio di cui al comma precedente, ogni passeggero può portare in cabina: - una borsetta o borsa portadocumenti o personal computer portatile; - un apparecchio fotografico, videocamera o lettore di CD; - un soprabito o impermeabile; - un ombrello o bastone da passeggio; - un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare; - culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio; - articoli da lettura per il viaggio; - articoli acquistati ai “Duty Free” e negli esercizi commerciali all'interno dell'aeroporto (in quantità e peso limitati).

7.3 – Come già osservato, Wizzair consente di portare oltre al “trolley” piccolo anche una piccola borsa con gli effetti personali o un portadocumenti

o assimilabile; non risulta inoltre che sia impedito il trasporto a bordo degli ulteriori oggetti indicati dalla predetta circolare.

In coerenza con le considerazioni che precedono, la policy della società appare pertanto rispettosa della normativa di settore. In ogni caso, deve rimarcarsi come l’Autorità non abbia spiegato per quale ragione le (nuove) dimensioni del trolley (40x25x23 cm) non siano sufficienti per portare effetti personali per viaggi brevi, tenuto anche conto della prassi di consumatori che viaggiano “low cost”, specie per le brevi tratte.

8 – Alla luce delle considerazioni che precedono devono essere disattesi anche gli argomenti, già di per sé opinabili, con i quali l’appellante insiste nel sostenere che il “bagaglio a mano grande” sia da considerarsi elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo in ragione degli elementi fattuali emersi in corso di istruttoria.

In ogni caso, il fatto che circa il 95% dei viaggiatori porta a bordo un bagaglio grande a mano, indirettamente conferma come sia ben possibile viaggiare anche senza lo stesso, sicché tale servizio non può dirsi imprescindibile; per altro verso, si deve ragionevolmente ritenere che la prassi valorizzata dall’Autorità sia condizionata anche dalla stessa politica tariffaria, essendo evidente che, a fronte della gratuità, aumenta la fruizione di un servizio, da cui la dubbia significatività del dato.

8.1 - Deve dunque concludersi che il supplemento che è chiamato a corrispondere il consumatore se vuole imbarcare anche un “trolley grande” - chiaramente indicato nelle operazioni di emissione del titolo di viaggio – è evitabile, proprio perché non tutti i viaggiatori ne hanno sempre la necessità.

Al riguardo, nella stessa “sentenza Vueling” già citata, si legge che “...*la prassi commerciale delle compagnie aeree è tradizionalmente consistita nel consentire ai passeggeri di registrare i bagagli senza costi aggiuntivi. Orbene, dal momento che i modelli commerciali delle compagnie aeree hanno conosciuto un'evoluzione notevole con l'utilizzo sempre più generalizzato del trasporto aereo, va rilevato che, attualmente, talune compagnie seguono un modello commerciale consistente nell'offrire servizi aerei a prezzi assai ridotti. In tale*

*situazione, il costo legato al trasporto dei bagagli, in quanto componente del prezzo di tali servizi, ha assunto relativamente più importanza rispetto al passato e, quindi, i vettori aerei interessati possono voler richiedere a tale titolo il pagamento di un supplemento di prezzo. Inoltre, non può escludersi che taluni passeggeri aerei preferiscano viaggiare senza bagaglio registrato, purché ciò comporti una riduzione del prezzo del loro titolo di trasporto”*(Corte di Giustizia, 18 settembre 2014, caso C-487/12).

8.2 – Anche il fatto che, in precedenza, Wizzair consentiva di portare a bordo bagagli di dimensioni superiori non appare dirimente alla luce della libertà tariffaria riconosciuta al vettore, che ben può modificare la propria offerta commerciale.

8.3 - Infine, non appare risolutiva nemmeno la circostanza che Wizzair abbia ridotto del 52,6% lo spazio per il bagaglio “a mano” rispetto al periodo anteriore al 1 novembre 2018. Tale evenienza appare consequenziale alla nuova “policy” e deve ritenersi anch’essa rientrante nell’ambito della libertà commerciale del vettore, che ben può incrementare lo spazio a bordo per l’imbarco di bagagli a discapito della capienza di posti a sedere, o viceversa, purché sempre nel rispetto dei limiti di sicurezza.

9 – Devono essere infine respinte anche le ulteriori censure dell’appellante, dovendosi rilevare come non sia stato compiutamente dimostrato che il consumatore sia stato costretto a complesse operazioni “logico-matematiche” per individuare il corretto prezzo finale del suo biglietto, dal momento che, come già evidenziato, risultano chiaramente illustrate tutte le modalità di calcolo del medesimo in relazione all’imbarco anche di un secondo bagaglio “grande” al momento stesso della prenotazione, successivamente o al momento dell’imbarco.

9.1 – Risulta invece irrilevante la questione sottesa al quinto motivo di appello con il quale l’Autorità contesta la sentenza di primo grado nella parte in cui ravvisa una pretesa carenza istruttoria in relazione all’analisi della prassi delle altre compagnie aeree.

Le ragioni che hanno portato all'accoglimento del ricorso di primo grado (ed al rigetto dell'appello) rendono del tutto superfluo tale aspetto, da cui la carenza di interesse dell'appellante a coltivare la relativa doglianza; ne è conferma il fatto che la stessa Autorità si è espressa nel senso che un'analisi sulla comparazione dei prezzi applicati dalle altre compagnie aeree sarebbe inconferente, *“in quanto un'analisi del tipo preteso dal TAR nulla aggiungerebbe alla valutazione oggettiva delle informazioni presenti nel percorso di acquisto che il consumatore compie nel sito del vettore”*.

10 - Le questioni vagliate esauriscono la vicenda sottoposta al Collegio, essendo stati toccati tutti gli aspetti rilevanti a norma dell'art. 112 c.p.c., in aderenza al principio sostanziale di corrispondenza tra il chiesto e pronunciato (come chiarito dalla giurisprudenza costante, *ex plurimis*, per le affermazioni più risalenti, Cassazione civile, sez. II, 22 marzo 1995 n. 3260 e, per quelle più recenti, Cassazione civile, sez. V, 16 maggio 2012 n. 7663).

L'appello va, quindi, respinto nei sensi di cui in motivazione.

Tutti gli argomenti di doglianza non espressamente esaminati sono stati dal Collegio ritenuti non rilevanti ai fini della decisione e comunque inidonei a supportare una conclusione di tipo diverso.

10.1 – Le spese di lite, vista la novità della questione, possono essere compensate.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta) respinge l'appello e 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 27 gennaio 2022 con l'intervento dei magistrati:

Alessandro Maggio, Presidente FF

Giordano Lamberti, Consigliere, Estensore

Francesco De Luca, Consigliere

Thomas Mathà, Consigliere

Giovanni Pascuzzi, Consigliere

**L'ESTENSORE**  
**Giordano Lamberti**

**IL PRESIDENTE**  
**Alessandro Maggio**

IL SEGRETARIO