Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

25 ottobre 2012*

«Inadempimento di uno Stato — Trasporti — Sviluppo delle ferrovie comunitarie — Direttiva 91/440/CEE — Articolo 5, paragrafo 3 — Imprese di trasporto ferroviario — Indipendenza di gestione — Decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri — Articolo 7, paragrafo 3 — Concessione del finanziamento al gestore dell'infrastruttura — Direttiva 2001/14/CE — Articolo 6, paragrafo 1 — Equilibrio della contabilità — Modalità necessarie — Trasposizione incompleta»

Nella causa C-557/10,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 26 novembre 2010,

Commissione europea, rappresentata da H. Støvlbæk e M. França, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Repubblica portoghese, rappresentata da L. Inez Fernandes e A. Pereira de Miranda, in qualità di agenti,

convenuta,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. A. Tizzano, presidente di sezione, dai sigg. A. Borg Barthet (relatore), E. Levits, J.-J. Kasel e dalla sig.ra M. Berger, giudici,

avvocato generale: sig. N. Jääskinen

cancelliere: sig. K. Malacek, amministratore

vista la fase scritta del procedimento,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 settembre 2012,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il portoghese.

Sentenza

1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che, subordinando ad un'approvazione del governo ogni singola decisione di acquisto o di cessione di partecipazioni al capitale di società da parte dell'impresa pubblica di trasporto ferroviario CP Comboios de Portugal EPE (in prosieguo: la «CP»), e non adottando i provvedimenti nazionali necessari per conformarsi all'obbligo di definire le modalità necessarie al fine di garantire che sia in equilibrio la contabilità del gestore dell'infrastruttura, vale a dire la Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP (rete ferroviaria nazionale; in prosieguo: la «REFER»), la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi impostile, da un lato, dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25), come modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 (GU L 75, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 91/440»), e, dall'altro, dall'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440, nonché dall'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75, pag. 29), come modificata ultimamente dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 (GU L 315, pag. 44; in prosieguo: la «direttiva 2001/14»).

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

2 Ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/440:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

— "impresa ferroviaria", qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi delle [v]igenti disposizioni comunitarie e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

(...)».

3 L'articolo 4, paragrafo 1, di detta direttiva, che figura alla sezione II, intitolata «Indipendenza gestionale delle imprese ferroviarie», dispone:

«Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le imprese ferroviarie dispongano, in materia di direzione, gestione, amministrazione e controllo amministrativo, economico e contabile interno, di uno status di indipendenza secondo la quale esse dispongono, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e d'una contabilità separati da quelli degli Stati».

4 L'articolo 5, paragrafo 3, di detta direttiva prevede:

«Nell'ambito degli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

(...)

— prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;

(...)».

5 L'articolo 7, paragrafo 3, della stessa direttiva così dispone:

«Gli Stati membri possono inoltre concedere al gestore dell'infrastruttura, nel rispetto degli articoli 73, 87 e 88 del Trattato, un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti».

6 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14:

«Gli Stati membri stabiliscono le modalità, ivi compresi, se del caso, pagamenti anticipati, necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di infrastruttura.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli 7 e 8, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali».

Diritto portoghese

7 Il decreto legge n. 104/97, del 29 aprile 1997 (*Diário da República* I, série A, n. 99 del 29 aprile 1997), dispone la creazione della REFER. Il suo statuto è pubblicato nell'allegato I di detto decreto legge.

8 L'articolo 12, paragrafo 2, dello stesso decreto legge determina, in base al suo titolo, all'oggetto e alla sfera di applicazione del suddetto statuto, quanto segue:

«Il governo accompagna lo sviluppo futuro dell'impresa al fine di vegliare sul mantenimento del suo equilibrio economico e finanziario e sul servizio dei debiti contratti in vista della costruzione, dell'installazione e del rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria, secondo modalità che non arrecano pregiudizio al perseguimento di politiche di modernizzazione ferroviaria adeguate».

9 Il decreto legge n. 270/2003, del 28 ottobre 2003 (*Diário da República* I, série A, n. 250 del 28 ottobre 2003) definisce le condizioni della prestazione dei servizi di trasporto ferroviario e della gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Tale decreto legge disciplina, in particolare, l'equilibrio della contabilità del gestore dell'infrastruttura in conformità delle disposizioni del suo articolo 63, che prevede quanto segue:

«1. La contabilità del gestore dell'infrastruttura deve assicurare l'equilibrio fra:

a) il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali, se del caso sotto forma di pagamenti anticipati, da un lato, e

b) i costi del servizio pubblico di gestione e di manutenzione dell'infrastruttura, dall'altro.

2. Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura progressiva da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura, per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, il gestore dell'infrastruttura è tenuto a conseguire l'equilibrio di cui al paragrafo 1) senza contributi statali, nel rispetto dei principi di imposizione dei diritti di cui al presente

capo, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, e segnatamente quando esiste un livello comparabile di internalizzazione dei costi ambientali negli altri modi di trasporto.

3. Ai fini dell'equilibrio contemplato al paragrafo 1), e in vista della valutazione dell'eventuale necessità di compensazioni che lo Stato deve versare al servizio pubblico di gestione dell'infrastruttura, occorre adottare un metodo di imputazione che dimostri, in maniera trasparente, che sono stati presi in considerazione solo i costi derivanti dall'attività di gestione, di manutenzione, di conservazione e di messa a disposizione dell'infrastruttura.

(...)

7. Ai fini del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo, i costi finanziari e straordinari non sono considerati costi del servizio pubblico di gestione dell'infrastruttura.

8. I costi straordinari risultanti da calamità naturali devono essere rimborsati dallo Stato».

10 Il decreto legge n. 300/2007, del 23 agosto 2007 (*Diário da República 1ª*, série A, n. 162, del 23 agosto 2007), ha modificato il regime applicabile al settore concorrenziale dello Stato e alle imprese pubbliche in Portogallo.

11 L'articolo 10 di tale decreto legge dispone:

«1. I diritti di azionista dello Stato sono esercitati dalla direzione generale del Tesoro e delle Finanze, sotto la direzione del Ministro delle Finanze, il quale può operare una delega, nel rispetto degli orientamenti previsti dall'articolo seguente, e previa consultazione, con decreto congiunto insieme ai ministri responsabili del settore.

(...)

3. I diritti contemplati ai paragrafi precedenti possono essere esercitati indirettamente, tramite società di capitali pubblici al 100%».

12 L'articolo 37, paragrafo 1, del medesimo decreto legge precisa, quanto alla costituzione di società e all'acquisizione o cessione di quote di capitale, quanto segue:

«1. (…) [L]e acquisizioni di partecipazioni dello Stato o di altri organi dello Stato e di imprese pubbliche in occasione della costituzione di società e dell'acquisizione o della cessione di partecipazioni devono essere autorizzate dal Ministro delle Finanze e dal ministro responsabile del settore (...)

(...)».

13 Il decreto legge n. 137-A/2009, del 12 giugno 2009 (*Diário da República 1,* n. 112, supplemento del 12 giugno 2009), determina l'oggetto sociale e il regime giuridico applicabile alla CP. Questo decreto legge reca del pari, nel suo primo allegato, lo statuto che disciplina detta impresa.

14 L'articolo 2 del detto decreto legge è così redatto:

«Natura giuridica

[La CP] è un'impresa del settore pubblico concorrenziale munita di personalità giuridica, di autonomia amministrativa e finanziaria, nonché di un patrimonio proprio, soggetta alla tutela e alla supervisione dei membri del governo responsabili delle finanze e del trasporto».

15 L'articolo 1, paragrafo 1, dello statuto della CP, intitolato «Denominazione e sede», così dispone:

«1. [La CP] è un'impresa del settore pubblico concorrenziale munita di personalità giuridica, di autonomia amministrativa e finanziaria, nonché di un patrimonio proprio, la quale dispone di una capacità giuridica che comprende l'insieme dei diritti e degli obblighi necessari o idonei al perseguimento del suo oggetto sociale».

16 L'oggetto sociale della CP è definito dall'articolo 2 dello statuto. Secondo tale disposizione:

«1. [La CP] ha come oggetto principale la prestazione di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e di merci su binari, su sezioni di binari e su tratte che costituiscono o costituiranno la rete ferroviaria nazionale.

(...)

3. A titolo ausiliario, [la CP] può inoltre esercitare le seguenti attività (…)

4. Nell'esercizio dell'oggetto sociale, definito al punto precedente, [la CP] può:

a) costituire società e acquisire partecipazioni in conformità della legge;

(...)».

17 Ai sensi dell'articolo 9 di suddetto statuto, la CP possiede le seguenti competenze:

«1. Il consiglio di amministrazione esercita i pieni poteri di gestione e di amministrazione in conformità della legge e dello statuto.

2. Spetta in particolare al consiglio di amministrazione:

(...)

1) deliberare sulla costituzione di società e sull'acquisizione o sulla cessione di partecipazioni, in conformità della legge;

(...)».

18 L'articolo 21 fa parte del capo IV, intitolato «Tutela», dello stesso statuto. Tale articolo prevede, alla rubrica «Orientamenti di gestione», quanto segue:

«1. Il governo definisce, conformemente alla legge, gli obiettivi generali che [la CP] è tenuta a perseguire, vigilando sulla loro compatibilità con le politiche globali e settoriali definite dalla legislazione.

2. Il governo segue lo sviluppo della situazione dell'impresa al fine di assicurare un livello adeguato di soddisfacimento delle esigenze collettive, di salvaguardare il suo equilibrio economico e finanziario, e di garantire l'attuazione di politiche idonee di modernizzazione del trasporto ferroviario.

(...)».

Il procedimento precontenzioso

19 Nella sua lettera di diffida del 26 gennaio 2008, la Commissione ha attirato l'attenzione delle autorità portoghesi sul fatto che nutriva dubbi circa la compatibilità con il diritto dell'Unione della legislazione nazionale che recepiva in particolare le direttive 91/440 e 2001/14. Le autorità portoghesi hanno risposto alla lettera di diffida presentando informazioni e argomenti concernenti il rispetto delle suddette direttive da parte della legislazione portoghese.

20 Con lettera del 9 ottobre 2009, la Commissione ha inviato alle autorità portoghesi un parere motivato nel quale considerava comunque che la Repubblica portoghese era venuta meno agli obblighi impostile dagli articoli 5, paragrafo 3, e 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440, e dall'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.

21 Il 14 dicembre 2009 le autorità portoghesi hanno risposto a detto parere motivato e hanno fornito diversi chiarimenti.

22 Non soddisfatta della risposta delle autorità portoghesi, la Commissione ha deciso di proporre il ricorso in esame.

Sul ricorso

Sulla domanda di sospensione del procedimento

23 Il governo portoghese ha avanzato, in via principale, argomenti intesi a contestare l'inadempimento dedotto e ha chiesto alla Corte, in subordine, di sospendere il procedimento fino al 31 dicembre 2011, data in cui dovevano entrare in vigore le misure legislative e contrattuali che, ad avviso di detto Stato membro, avrebbero rafforzato l'indipendenza gestionale delle imprese di trasporto ferroviario nei confronti dello Stato e modificato il regime di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

24 Si deve ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, l'esistenza di un inadempimento dev'essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato e non possono essere prese in considerazione dalla Corte modifiche avutesi successivamente (v., in particolare, sentenze del 27 settembre 2007, Commissione/Francia, C-9/07, punto 8, e del 18 novembre 2010, Commissione/Spagna, C-48/10).

25 Gli argomenti addotti dal governo portoghese devono pertanto essere esaminati in relazione alla situazione esistente alla scadenza del termine fissato nel parere motivato ed essere respinti nella parte in cui essi riguardano lo sviluppo successivo della legislazione nazionale.

26 Di conseguenza, la domanda di sospensione del procedimento dev'essere respinta.

Sulla prima censura, relativa alla violazione dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440

Argomenti delle parti

27 La Commissione fa valere che la legislazione portoghese, la quale assoggetta la CP alla tutela e alla supervisione dei membri del governo, sarebbe in contrasto con l'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440.

28 Detta istituzione si fonda, in particolare, sul fatto che, in virtù della legislazione nazionale, lo Stato portoghese subordinerebbe ad un'approvazione del governo tutte le decisioni individuali di acquisizione o di cessione di partecipazioni al capitale delle società da parte della CP.

29 L'obbligo di una previa autorizzazione del governo per compiere taluni tipi di atti non consentirebbe di considerare le imprese di trasporto ferroviario come indipendenti o come dotate di uno status autonomo rispetto allo Stato e della libertà di gestire le proprie attività, conformemente a quanto prescritto dal diritto dell'Unione.

30 Infatti, risulterebbe chiaramente dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440 che lo Stato non deve incidere sulle decisioni individuali concernenti la cessione o l'acquisizione di attivi. Sebbene questo stesso articolo disponga che tali decisioni devono essere prese nell'ambito degli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato, tali orientamenti potrebbero unicamente definire i criteri da prendere in considerazione nelle decisioni.

31 La Commissione ritiene parimenti che l'intervento del governo nella gestione della CP eccederebbe il semplice esercizio dei diritti di azionista, in ragione del fatto che lo Stato azionista interverrebbe mediante il controllo esercitato dai Ministri delle Finanze e dei Trasporti, sul fondamento di un corpo distinto di norme applicabili alla totalità del settore pubblico.

32 Il governo portoghese contesta le conclusioni della Commissione. Sostiene che l'obbligo di un'autorizzazione ministeriale per l'acquisizione o la cessione di quote di capitali si applica a tutti i tipi di imprese pubbliche. Tale obbligo sarebbe legato al ruolo dello Stato quale detentore di capitale. Il governo portoghese aggiunge che la delibera avente ad oggetto l'acquisto o la vendita di quote sociali viene adottata in seno agli organi della società, di modo che verrebbe così assicurata l'autonomia di gestione dell'impresa ferroviaria in conformità a quanto prescritto dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440.

Giudizio della Corte

33 Va constatato, come l'avvocato generale ha rilevato al paragrafo 28 delle sue conclusioni, che le direttive 91/440 e 2001/14 non impongono la privatizzazione delle ferrovie. Al contrario, l'articolo 3 della direttiva 91/440 definisce «impresa ferroviaria» «qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico». Di conseguenza, l'operatore storico del settore ferroviario può restare pubblico.

34 Peraltro, l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 91/440, che figura alla sua sezione II, intitolata «Indipendenza gestionale», stabilisce che le imprese ferroviarie abbiano «uno status indipendente in virtù del quale dispongono, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati».

35 La Commissione contesta in sostanza alla Repubblica portoghese il suo sistema, il quale subordina ad una previa autorizzazione del Ministro dei Trasporti ogni acquisto o cessione di azioni da parte dell'operatore storico, in quanto quest'ultimo ha conservato uno status integralmente pubblico, come si evince dall'articolo 37, paragrafo 1, del decreto legge n. 300/2007. Orbene, in ragione di siffatta previa autorizzazione di cui necessitano le imprese ferroviarie al fine di porre in essere determinati atti, queste ultime non possono essere considerate né indipendenti né autonome rispetto allo Stato, cosicché esse non sono libere di gestire le loro attività interne.

36 La Commissione considera che dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440 risulta chiaramente che lo Stato non deve incidere sulle singole decisioni concernenti la cessione o l'acquisizione di attivi. Infatti, detta disposizione prevede che le imprese ferroviarie siano in particolare libere di adottare decisioni concernenti il personale, gli attivi o gli acquisti propri.

37 Al riguardo, il terzo considerando della direttiva 91/440 nonché l'ottavo considerando della direttiva 2001/12, che modifica la direttiva 91/440, enunciano la necessità di garantire alle imprese di trasporto ferroviario uno status indipendente dallo Stato e la libertà di gestire i propri attivi.

38 Orbene, come l'avvocato generale sottolinea al paragrafo 33 delle sue conclusioni, anche se l'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440 consente agli Stati membri di stabilire gli orientamenti della politica generale, è pur vero che, al fine di soddisfare l'obiettivo di indipendenza gestionale delle imprese di trasporto ferroviario, lo Stato non deve esercitare un'influenza sulle singole decisioni di queste concernenti la cessione o l'acquisto di attivi.

39 Inoltre, subordinando ad un'approvazione del governo tutte le singole decisioni di acquisto o di cessione di partecipazioni al capitale delle società, la legislazione portoghese ha assoggettato la CP ad un controllo esterno di natura politica, il quale non corrisponde in alcun modo alle modalità e ai canali di azione e di controllo a disposizione degli azionisti di una società per azioni di diritto privato.

40 Di conseguenza, si deve constatare che lo Stato portoghese ha conservato un ruolo decisivo nelle procedure decisionali interne delle imprese ferroviarie che non è compatibile con la libertà riconosciuta all'impresa di trasporto ferroviario di adottare decisioni concernenti gli attivi da essa gestiti.

41 Peraltro, anche se la Repubblica portoghese ha abolito, in base ad una proposta di legge non ancora adottata alla scadenza del termine impartito dal parere motivato, la condizione della previa autorizzazione, va ricordato che, secondo la giurisprudenza citata al punto 24 della presente sentenza, l'esistenza di un inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine fissato nel parere motivato e i cambiamenti intervenuti successivamente non possono essere presi in considerazione dalla Corte.

42 Di conseguenza, si deve considerare fondata la prima censura della Commissione.

Sulla seconda censura, relativa alla violazione dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440 e dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14

Argomenti delle parti

43 La Commissione ricorda che l'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440 e l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 impongono agli Stati membri l'obbligo di stabilire le modalità necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura sia in equilibrio. Orbene, essa ritiene che in Portogallo il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali sarebbero insufficienti ad equilibrare i conti del gestore dell'infrastruttura, vale a dire della REFER.

44 La Commissione afferma che, nonostante le norme di legge nazionali che impongono allo Stato portoghese l'obbligo di accompagnare l'evoluzione dell'impresa che gestisce l'infrastruttura in vista di salvaguardare il suo equilibrio economico e finanziario, nonché l'obbligo di accompagnare lo sviluppo della situazione finanziaria del gestore dell'infrastruttura, la situazione di squilibrio finanziario della REFER non si è evoluta favorevolmente.

45 Il governo portoghese conferma di essersi impegnato a stabilire con la REFER, in base a contratti pluriennali, livelli di servizio pubblico in materia di gestione dell'infrastruttura, e a determinare la compensazione finanziaria corrispondente. Sarebbe così possibile pervenire ad un equilibrio della contabilità della REFER che definirebbe taluni livelli dati di qualità operativa e tecnica, mentre i poteri pubblici si impegnerebbero ad attribuire somme compatibili con il volume di investimenti necessario e con la natura del servizio pubblico.

46 Il governo portoghese rileva che è prevista la conclusione di contratti con la CP e la REFER aventi ad oggetto i servizi pubblici, tenendo conto, in primo luogo, della definizione chiara degli obblighi di servizio pubblico; in secondo luogo, della necessità di razionalizzare/ridurre i costi di esercizio e, in terzo luogo, della convergenza necessaria, graduale e progressiva del servizio pubblico di cui trattasi, e della relativa compensazione finanziaria pubblica.

47 Infine, il governo portoghese sostiene di aver avviato una procedura che sfocerà nell'adozione di misure legislative intese, da un lato, a rafforzare l'indipendenza gestionale dell'impresa ferroviaria nei confronti dello Stato e, dall'altro, a promuovere l'equilibrio della contabilità del gestore dell'infrastruttura, adottando i provvedimenti adeguati, segnatamente modificando il regime di imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e fissando, tramite un contratto con la REFER, i diritti e gli obblighi concernenti la costruzione, la manutenzione e il finanziamento dell'infrastruttura.

Giudizio della Corte

48 Si deve constatare che la Repubblica portoghese non nega che, alla scadenza del termine fissato nel parere motivato, essa non aveva adottato i provvedimenti necessari al fine di conformarsi agli obblighi, di cui all'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440 e all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, che impongono agli Stati membri di definire le modalità necessarie per garantire l'equilibrio della contabilità del gestore dell'infrastruttura.

49 Orbene, come è stato rilevato ai punti 24 e 25 della presente sentenza, la Corte è tenuta a esaminare i fatti tenuto conto della situazione esistente alla scadenza del termine fissato nel parere motivato.

50 Alla luce di quanto sopra, la seconda censura sollevata dalla Commissione dev'essere considerata fondata.

Sulle spese

51 A norma dell'articolo 69, paragrafo 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ha chiesto la condanna della Repubblica portoghese, quest'ultima, essendo rimasta soccombente, dev'essere condannata alle spese.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara e statuisce:

1) **Subordinando ad un'approvazione del governo ogni singola decisione di acquisto o di cessione di partecipazioni al capitale di società da parte dell'impresa pubblica di trasporto ferroviario CP Comboios de Portugal EPE, e non adottando i provvedimenti nazionali necessari per conformarsi all'obbligo di definire le modalità necessarie per garantire che sia in equilibrio la contabilità del gestore dell'infrastruttura, vale a dire la Rede Ferroviária Nacional – REFER EP, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi impostile, da un lato, dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, come modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, e, dall'altro, dall'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440, come modificata dalla direttiva 2001/12, e dall'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.**

2) La Repubblica portoghese è condannata alle spese.

Firme