Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

2 giugno 2016*

«Inadempimento di uno Stato — Trasporto aereo — Regolamento (CEE) n. 95/93 — Assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea — Articolo 4, paragrafo 2 — Indipendenza del coordinatore — Nozione di "parte interessata" — Ente di gestione di un aeroporto — Separazione funzionale — Sistema di finanziamento»

Nella causa C-205/14,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 24 aprile 2014,

Commissione europea, rappresentata da P. Guerra e Andrade e F. Wilman, in qualità di agenti,

ricorrente,

contro

Repubblica portoghese, rappresentata da L. Inez Fernandes e V. Moura Ramos, in qualità di agenti,

convenuta,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente della Quarta Sezione, facente funzione di presidente della Quinta Sezione, D. Šváby (relatore), A. Rosas, E. Juhász e C. Vajda, giudici,

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza dell'11 giugno 2015,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 17 settembre 2015,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che, non garantendo l'indipendenza funzionale e finanziaria del coordinatore per l'assegnazione delle bande orarie, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 4,

* Lingua processuale: il portoghese.

paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU 1993, L 14, pag. 1), nella versione di cui al regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009 (GU 2009, L 167, pag. 24) (in prosieguo: il «regolamento n. 95/93»).

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

2 Il secondo, il quinto, il sesto, l'ottavo e il decimo considerando del regolamento n. 95/93 sono così formulati:

«(...) l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati deve essere basata su norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie;

(...)

(...) lo Stato membro responsabile dell'aeroporto coordinato deve garantire la nomina di un coordinatore di indiscussa imparzialità;

(...) la trasparenza dell'informazione è un elemento essenziale ove si voglia garantire un sistema obiettivo di assegnazione delle bande orarie;

(...)

(...) la politica comunitaria mira a facilitare la concorrenza e ad incoraggiare l'accesso al mercato, e (...) tali obiettivi implicano un ampio sostegno ai vettori che intendono avviare servizi su rotte intracomunitarie;

(...)

(...) si dovranno prevedere disposizioni per permettere nuovi arrivati nel mercato comunitario».

3 L'articolo 2 di detto regolamento fornisce segnatamente le seguenti definizioni:

«Ai fini del presente regolamento, si intende per:

a) "banda oraria" (slot) il permesso dato da un coordinatore ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento al fine di atterrare o decollare;

(...)

g) "aeroporto coordinato", un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore, ad esclusione dei voli di Stato, degli atterraggi di emergenza e dei voli umanitari;

(...)

j) “ente di gestione di un aeroporto”, l’ente che, in via esclusiva o unitamente ad altre attività, ha il compito in virtù di disposizioni legislative o regolamentari nazionali di amministrare e gestire le strutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell’aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;

(...)».

4 L’articolo 4 del medesimo regolamento, intitolato «Facilitatore degli orari e coordinatore», è così redatto:

«1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto (...) coordinato provvede a nominare una persona fisica o giuridica qualificata (...) in qualità di coordinatore dell’aeroporto, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l’aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano e dell’ente di gestione dell’aeroporto e del comitato di coordinamento, sempreché esista. [Il medesimo] coordinatore [può] essere nominat[o] per più di un aeroporto.

2. Lo Stato membro responsabile (...) di un aeroporto coordinato garantisce:

(...)

b) l’indipendenza del coordinatore in un aeroporto coordinato grazie alla separazione funzionale del coordinatore da qualsiasi singola parte interessata. Il sistema di finanziamento delle attività dei coordinatori è tale da garantire lo status indipendente degli stessi;

c) che il coordinatore agisca ai sensi del presente regolamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente.

(...)

5. Il coordinatore è l’unico responsabile dell’assegnazione delle bande orarie. Provvede alla loro assegnazione ai sensi delle disposizioni del presente regolamento e dispone affinché, in situazioni di emergenza, le bande orarie possano essere assegnate anche al di fuori delle ore di ufficio.

6. (...) Il coordinatore controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro assegnate. I controlli di conformità sono svolti in cooperazione con l’ente di gestione dell’aeroporto e con le autorità di controllo del traffico aereo e tengono conto dei limiti di tempo e di altri parametri riguardanti l’aeroporto in questione. (...)

(...)

8. Il coordinatore, a richiesta ed entro limiti di tempo ragionevoli, mette gratuitamente a disposizione delle parti interessate, in particolare dei membri o osservatori del comitato di coordinamento affinché possano esaminarle, in forma scritta o in qualsiasi altra forma facilmente accessibile, le informazioni seguenti:

a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l’aeroporto;

b) le bande orarie richieste (domande iniziali) elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l’insieme dei vettori aerei;

c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

d) le restanti bande orarie disponibili;

e) dettagli esaurienti sui criteri adottati per l'assegnazione».

5 L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 95/93 dispone quanto segue:

«In un aeroporto coordinato lo Stato membro responsabile garantisce la costituzione di un comitato di coordinamento. Il medesimo comitato di coordinamento può essere designato per più di un aeroporto. La partecipazione a detto comitato è aperta almeno ai vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto o gli aeroporti e alle loro organizzazioni rappresentative, all'ente di gestione dell'aeroporto in questione, alle competenti autorità di controllo del traffico aereo e a rappresentanti del settore aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto.

(…)».

Il diritto portoghese

6 Il Decreto-Lei n. 109/2008 (decreto-legge n. 109/2008), del 26 giugno 2008 (*Diário da República*, 1ª serie, n. 122, del 26 giugno 2008, pag. 3965), all'articolo 1, paragrafo 1, designa gli aeroporti coordinati conformemente alle disposizioni del regolamento n. 95/93.

7 L'articolo 1, paragrafi 2 e 4, di tale decreto-legge designa l'Aeroportos de Portugal SA (in prosieguo: l'«ANA») quale coordinatore nazionale per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati. L'ANA, società commerciale di diritto privato, è anche l'ente di gestione degli aeroporti portoghesi.

8 L'articolo 5 di detto decreto-legge, intitolato «Indipendenza», dispone quanto segue:

«1. Nell'esercizio delle sue funzioni di (...) coordinatore nazionale per l'assegnazione delle bande orarie, l'ANA (...) deve garantire che l'attività in parola sia indipendente dalla sua attività di gestore aeroportuale grazie ad una separazione adeguata.

2. Ai fini delle disposizioni del paragrafo che precede, l'ANA (...) garantisce tale indipendenza, quantomeno a livello funzionale, e tiene una contabilità specifica per le attività collegate al coordinamento delle bande orarie, rigorosamente separata da quella delle altre attività».

9 L'articolo 8 del decreto-legge n. 109/2008, intitolato «Controllo e vigilanza», è redatto nei seguenti termini:

«1. L'Instituto Nacional de Aviação Civil IP [Istituto nazionale per l'aviazione civile, Portogallo], è incaricato del controllo e della vigilanza sull'assegnazione delle bande orarie nonché della vigilanza sulla loro utilizzazione da parte dei vettori aerei.

(...)

4. L'Istituto nazionale per l'aviazione civile garantisce inoltre il rispetto delle condizioni e dei requisiti d'indipendenza stabiliti dall'articolo 5. A tal fine esso può incaricare un revisore indipendente di verificare l'assenza di flussi finanziari tra la prestazione di servizi di coordinatore delle bande orarie e le altre attività».

10 L'articolo 9 del medesimo decreto-legge, intitolato «Infrazioni», prevede quanto segue:

«1. Ai fini dell'applicazione del regime sanzionatorio delle infrazioni aeronautiche civili, approvato con decreto-legge n. 10/2004 del 9 gennaio 2004, costituiscono infrazioni molto gravi:

a) la mancata separazione funzionale, da parte dell'ANA (...), tra l'attività di gestore aeroportuale (...) e l'attività di coordinatore nazionale per l'assegnazione delle bande orarie;

b) la mancata separazione contabile, da parte dell'ANA (...), tra le attività connesse al coordinamento delle bande orarie e le altre attività;

(...)».

11 L'articolo 10 del decreto-legge n. 109/2008, relativo al trattamento delle infrazioni, così dispone:

«1. L'Istituto nazionale per l'aviazione civile provvede ad instaurare e ad istruire le procedure d'infrazione relative alle infrazioni contemplate dal presente decreto-legge nonché ad applicare le relative ammende e le sanzioni accessorie.

(...)».

12 L'articolo 11 di detto decreto-legge, intitolato «Tasse», è così formulato:

«1. La prestazione dei servizi di coordinamento e di attribuzione delle bande orarie è soggetta, a fronte del loro utilizzo, a una tassa di assegnazione delle bande orarie, riscossa contemporaneamente alle tasse di atterraggio e di decollo, per movimento, e fissata con decreto del ministro competente per l'aviazione civile.

(...)

3. La tassa di cui al paragrafo 1 costituisce un'entrata dell'ANA (...)».

13 Per quanto riguarda l'ANA, in forza della Resolução do Conselho de Ministros n. 111-F/2012 (risoluzione del Consiglio dei Ministri) (*Diário da República*, 1ª serie, n. 251, del 28 dicembre 2012), la Repubblica portoghese ha deciso di cedere la totalità del capitale sociale dell'ANA, di cui essa era proprietaria, alla VINCI-Concessions SAS. Sulla base di detta decisione, l'ANA è stata privatizzata il 21 febbraio 2013.

Procedimento precontenzioso

14 In base alle informazioni relative all'assegnazione di bande orarie negli aeroporti situati in Portogallo, in data 30 aprile 2012 la Commissione ha inviato alla Repubblica portoghese una lettera di diffida in cui ha affermato che una divisione creata all'interno della struttura dell'ANA per assolvere ai compiti riconducibili alla funzione di coordinatore per l'assegnazione delle bande orarie (in prosieguo: la «DCNS») non era conforme ai requisiti di indipendenza imposti dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93.

15 La Commissione ha fatto segnatamente valere che, dal momento che la DCNS era una divisione dell'ANA, non sussisteva alcuna separazione funzionale ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), di detto regolamento. Inoltre, il finanziamento della DCNS non era tale da garantire la sua indipendenza. Difatti, una simile indipendenza potrebbe essere assicurata solo attraverso una

contabilità ed un bilancio propri della DCNS. Orbene, secondo la Commissione, la DCNS era interamente finanziata dall'ANA e la tassa di assegnazione delle bande orarie prevista dall'articolo 11 del decreto-legge n. 109/2008 non era mai stata istituita.

16 La Repubblica portoghese ha risposto con lettera del 19 luglio 2012. Essa ha citato l'articolo 5 del decreto-legge n. 109/2008, secondo cui l'ANA garantisce l'indipendenza della propria attività di gestore aeroportuale rispetto alle sue funzioni di coordinatore per l'assegnazione delle bande orarie.

17 Secondo la Repubblica portoghese, la DCNS, nonostante sia parte integrante dell'ANA, esercita l'attività di coordinatore in modo indipendente, dal momento che possiede risorse umane proprie e tiene una contabilità separata rispetto a quella dell'ANA. Per tali motivi, l'indipendenza del coordinatore sarebbe garantita a livello tanto funzionale quanto finanziario.

18 Giudicando insoddisfacente tale risposta, il 25 gennaio 2013 la Commissione ha trasmesso alla Repubblica portoghese un parere motivato, reiterando la censura precedentemente formulata ed invitando detto Stato membro a presentare osservazioni entro il termine di due mesi dal ricevimento di tale parere.

19 La Repubblica portoghese ha risposto a detto parere il 27 marzo 2013, riaffermando la propria posizione iniziale. Tuttavia, riconoscendo la necessità, a seguito della privatizzazione dell'ANA, di creare un nuovo ente incaricato del coordinamento delle bande orarie, essa ha comunicato che avrebbe provveduto a istituire tale nuovo ente. La medesima ha poi fornito una nota di sintesi concernente la creazione dell'ente in questione.

20 Considerando insoddisfacenti le risposte date al parere motivato, la Commissione ha proposto il presente ricorso.

Sul ricorso

21 La Commissione adduce che la Repubblica portoghese non garantisce l'indipendenza funzionale e finanziaria del coordinatore per l'assegnazione delle bande orarie, contrariamente a quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93.

Sulla prima censura, vertente sulla separazione funzionale del coordinatore rispetto a qualsiasi parte interessata

Argomenti delle parti

22 Nell'ambito della sua prima censura, la Commissione addebita alla Repubblica portoghese di non aver garantito l'indipendenza del coordinatore grazie alla separazione funzionale del medesimo da qualsiasi singola parte interessata, in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93.

23 Essa fa valere che tale disposizione deve essere interpretata in senso estensivo alla luce dello scopo di detto regolamento. In tale ambito, l'indipendenza del coordinatore mirerebbe tanto al divieto di discriminazioni quanto all'imparzialità del coordinatore, alla trasparenza dell'informazione, all'assenza di una ripartizione diseguale dei vantaggi della liberalizzazione e di una distorsione della concorrenza, all'efficacia della gestione delle bande orarie nonché all'accesso al mercato dell'Unione europea dei nuovi operatori.

24 A parere della Commissione, il termine «indipendenza» significa che il coordinatore deve avere uno status che gli consenta di esercitare le sue attività in piena libertà ed autonomia, al riparo da istruzioni o da pressioni di qualunque tipo. Infatti, dal ruolo centrale del coordinatore nell'assegnazione delle bande orarie discenderebbe che il semplice rischio di non poter agire in piena libertà sarebbe sufficiente ad impedire l'esercizio indipendente delle sue attività.

25 La Commissione precisa che, per quanto riguarda il requisito della separazione funzionale, l'espressione «qualsiasi singola parte interessata», a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 95/93, che occorrerebbe interpretare in senso estensivo, vale a designare non solo i vettori aerei direttamente interessati dalle decisioni del coordinatore, ma anche qualsiasi soggetto che possa avere un interesse nel modo in cui il coordinatore assegna le bande orarie in un aeroporto coordinato. Al riguardo essa sottolinea che l'ente di gestione dell'aeroporto di cui trattasi, potendo avere un simile interesse, fondato ad esempio sul profitto tratto dalle attività di coordinamento delle bande orarie sotto forma di tasse aeroportuali, deve essere, in quanto tale, considerato una parte interessata senza che sia necessario fornire la prova dell'esistenza di un siffatto interesse. Sarebbe pertanto indispensabile che il coordinatore fosse indipendente da tale ente di gestione.

26 Orbene, nel caso di specie il decreto-legge n. 109/2008 si limiterebbe a introdurre una norma generale relativa all'indipendenza del coordinatore. Ad avviso della Commissione, in forza di tale decreto-legge, atteso che la stessa ANA è il coordinatore, essa deve parimenti essere garante dell'indipendenza tra le attività del coordinatore e quelle dell'ente di gestione. Al riguardo la Commissione afferma che la Repubblica portoghese non è stata in grado di precisare, da un lato, in quale modo l'ANA avesse garantito l'indipendenza delle attività della DCNS, parte integrante dell'ANA di cui condivide il personale nonché i locali, rispetto all'ANA stessa, e, dall'altro, quali garanzie ricorressero al riguardo.

27 La Commissione sottolinea inoltre che il Código português das sociedades comerciais (codice portoghese sulle società commerciali) prevede che sia il consiglio d'amministrazione di una società per azioni, quale è l'ANA, a gestire le sue attività, il che significa che la relazione e i conti annuali di una divisione della stessa, quale è la DCNS, sono oggetto di un esame da parte di tale consiglio, con la conseguenza che la DCNS non può esercitare la propria attività in modo autonomo e separato da detta società.

28 Per la Repubblica portoghese, la DCNS è conforme ai requisiti posti dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93. Essa afferma che l'ANA, in quanto ente di gestione, non può essere considerata alla stregua di una parte interessata dalla quale la DCNS debba essere separata e, dal momento che il regolamento n. 95/93 non fornisce una definizione della nozione di parte interessata, occorrerebbe procedere ad una valutazione caso per caso, valutazione non considerata dalla Commissione.

29 Nel caso di specie, la qualificazione dell'ANA quale parte interessata richiederebbe la determinazione e la valutazione concreta del suo interesse, diretto o indiretto, nel processo di assegnazione delle bande orarie. Orbene, l'ANA, ente di gestione aeroportuale, beneficerebbe solo in modo indiretto dell'attività di coordinamento delle bande orarie e unicamente per quanto riguarda la percezione delle tasse aeroportuali, che dipendono dal numero di utenti. Perciò, sarebbe poco probabile che l'ANA favorisca individualmente uno degli utenti dell'aeroporto non traendone alcun profitto. Diverso sarebbe il caso in cui l'ANA detenesse una partecipazione nel capitale di un vettore aereo, ma ciò non si verifica nel caso di specie.

30 Supponendo che l'ANA possa essere considerata una parte interessata, la Repubblica portoghese garantirebbe l'indipendenza del coordinatore, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 95/93. Secondo tale Stato membro, la disposizione in parola non impone che il coordinatore sia un'entità giuridica distinta dall'ente di gestione dell'aeroporto, ma richiede soltanto una separazione funzionale. Ebbene, tale separazione funzionale in effetti sussisterebbe tra l'ANA e la DCNS, dal momento che la DCNS dispone di una reale autonomia tecnica, funzionale, organizzativa e

di gestione in relazione alle attività connesse all'assegnazione delle bande orarie e dato che, per tale motivo, le sue decisioni non sono in alcun modo soggette ad una qualsivoglia valutazione o approvazione da parte dell'ANA.

Giudizio della Corte

31 Ai termini dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), prima frase, del regolamento n. 95/93, lo Stato membro interessato deve garantire «l'indipendenza del coordinatore (...) grazie alla separazione funzionale del coordinatore da qualsiasi singola parte interessata».

32 Pertanto, nell'ambito della prima censura occorre verificare se l'ANA, in quanto ente di gestione aeroportuale, debba essere considerata una «parte interessata», ai sensi di detta disposizione e, in caso affermativo, se la Repubblica portoghese abbia previsto le necessarie garanzie per assicurare la separazione funzionale del coordinatore rispetto a tale parte interessata.

33 In via preliminare, si deve rilevare che il regolamento n. 95/93 non contiene alcuna definizione della nozione di «separazione funzionale» del coordinatore né di quella di «parte interessata» rispetto alla quale il primo debba essere separato. Per stabilire la portata di tali nozioni, pertanto, è necessario tener conto non solo del dettato dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), prima frase, del regolamento n. 95/93 e dell'obiettivo dell'indipendenza del coordinatore rispetto a qualsiasi parte interessata ai sensi di tale disposizione, ma anche dei requisiti stabiliti dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera c), di detto regolamento. Infatti, la disposizione in discorso precisa che occorre che «il coordinatore agisca ai sensi del presente regolamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente», essendo pertanto tali tre elementi inerenti al carattere indipendente della funzione del coordinatore.

34 Per quanto riguarda, in primo luogo, l'imparzialità del coordinatore, dal quinto considerando del regolamento n. 95/93 risulta che questa deve essere «indiscussa». È pacifico che un siffatto requisito debba essere garantito rispetto a qualsiasi singola parte interessata.

35 In secondo luogo, va rilevato che, conformemente al sesto considerando del regolamento n. 95/93, la trasparenza dell'informazione «è un elemento essenziale ove si voglia garantire un sistema obiettivo di assegnazione delle bande orarie».

36 In terzo luogo, nell'intento di consentire al coordinatore di perseguire efficacemente gli obiettivi del regolamento n. 95/93, l'obiettività della procedura di assegnazione delle bande orarie impone che i compiti a questo conferiti da detto regolamento siano esercitati indipendentemente da qualunque pressione.

37 L'approccio funzionale dell'indipendenza del coordinatore è quindi caratterizzato, in particolare, dall'obbligo dell'assegnazione obiettiva e trasparente delle bande orarie ad ogni soggetto che richieda l'assegnazione di tali bande.

38 Quanto alla nozione di «parte interessata», la Commissione afferma che occorre conferire a tale nozione un'accezione estensiva di modo che in essa rientri un'ampia cerchia di soggetti, tra i quali l'ente di gestione aeroportuale.

39 La Repubblica portoghese sostiene invece che la qualificazione di parte interessata deve essere valutata caso per caso, sulla base di una verifica concreta, sicché spetterebbe alla Commissione dimostrare che, nel caso specifico, l'ente di gestione abbia un interesse all'assegnazione delle bande orarie.

40 Orbene, quest'ultimo argomento va sin d'ora respinto. Infatti, alla luce della finalità dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), prima frase, del regolamento n. 95/93 di garantire l'imparzialità indiscussa del coordinatore, si deve rilevare che tale disposizione mira ad escludere qualunque rischio che questi non adempia ai propri compiti in maniera indipendente.

41 Ciò premesso, occorre constatare che per «parte interessata» deve intendersi qualunque soggetto i cui interessi potrebbero essere toccati dall'assegnazione delle bande orarie. Come fatto valere dalla Commissione, questo è quanto avviene per quanto riguarda gli enti di gestione aeroportuale.

42 Infatti, da una parte, dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 95/93 nonché da una lettura combinata degli articoli 4, paragrafo 8, e 5, paragrafo 1, di tale regolamento risulta che gli enti di gestione aeroportuale rientrano, al pari dei vettori aerei, nella cerchia dei soggetti aventi diritto di essere consultati prima della nomina del coordinatore e di essere informati segnatamente sulle bande orarie richieste, attribuite ed ancora disponibili. Tale circostanza conferma che il regolamento n. 95/93 si fonda sulla premessa secondo cui l'assegnazione delle bande orarie di cui è responsabile il coordinatore può incidere sugli interessi dell'ente di gestione di un aeroporto.

43 D'altra parte, come fatto valere dalla Commissione, l'ente di gestione di un aeroporto può avere un interesse a che le bande orarie siano concesse ad un determinato vettore aereo, anche in difetto di una partecipazione diretta o indiretta nel capitale di questo, laddove un siffatto interesse può dipendere, a titolo d'esempio, dai contratti di locazione di spazio all'interno dell'aeroporto conclusi tra determinato vettore aereo e l'ente di gestione o dal desiderio di quest'ultimo che l'aeroporto in questione divenga l'aeroporto principale di un particolare vettore aereo.

44 Di conseguenza, si deve affermare che l'ANA, in quanto ente di gestione aeroportuale in Portogallo, deve essere considerata «parte interessata», ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 95/93.

45 Alla luce di tale considerazione occorre verificare se il decreto-legge n. 109/2008 abbia stabilito in modo giuridicamente adeguato le garanzie idonee ad assicurare la separazione funzionale del coordinatore ai sensi di detta disposizione.

46 Occorre rilevare che, in base al decreto-legge n. 109/2008, è l'ANA, incaricata dell'esercizio tanto delle funzioni di coordinatore quanto di quelle di gestore aeroportuale, che, in forza dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di detto decreto-legge, garantisce che l'attività di coordinatore sia indipendente dalla sua attività di gestore aeroportuale grazie ad una adeguata separazione e che è parimenti l'ANA che garantisce tale indipendenza, quantomeno a livello funzionale. Peraltro, all'articolo 8 il suddetto decreto-legge stabilisce l'organo di controllo e di vigilanza dell'assegnazione delle bande orarie e definisce, ai suoi articoli 9 e 10, le infrazioni gravi nonché le modalità cui tale organo deve trattare dette infrazioni.

47 Orbene, va rilevato che le garanzie previste dalla normativa portoghese di cui trattasi non sono sufficienti, a causa della sua vaghezza, ad assicurare effettivamente la separazione funzionale richiesta dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), prima frase, del regolamento n. 95/93. Infatti, la normativa in esame si rimette in sostanza esclusivamente all'autolimitazione dell'ANA, senza al riguardo imporre a quest'ultima limiti adeguati e precisi.

48 Quand'anche fosse vero che, come fatto valere dalla Repubblica portoghese, da parte dell'ANA non sia mai stata in pratica esercitata alcuna pressione e che l'Istituto nazionale per l'aviazione civile, in quanto ente regolatore del settore dell'aviazione civile in Portogallo, non abbia mai ricevuto la minima denuncia relativa all'azione del coordinatore, simili allegazioni di fatto sono inconferenti ai fini della questione se la Repubblica portoghese abbia previsto le norme di diritto necessarie a garantire l'indipendenza del coordinatore rispetto a qualsiasi singola parte interessata.

49 Di conseguenza, dato che il decreto-legge n. 109/2008 non ha previsto norme di diritto sufficientemente concrete per garantire «l'indipendenza del coordinatore (...) grazie alla separazione funzionale del coordinatore da qualsiasi singola parte interessata», a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), prima frase, del regolamento n. 95/93, occorre dichiarare fondata la prima censura della Commissione.

Sulla seconda censura, vertente sul sistema di finanziamento del coordinatore

Argomenti delle parti

50 L'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 95/93 esige che il sistema di finanziamento dell'attività di coordinatore sia tale da garantire lo status indipendente dello stesso. Secondo la Commissione ciò implica che il coordinatore tenga contabilità separate, gestisca bilanci distinti e, in particolare, che il finanziamento delle sue attività non dipenda dalle parti interessate o unicamente da una parte interessata, nel caso specifico l'ente di gestione dell'aeroporto. Orbene, nel caso di specie il finanziamento del coordinatore dipenderebbe esclusivamente da tale ente e il suo bilancio sarebbe approvato da quest'ultimo. Inoltre, anche se il coordinatore costituisce un centro di costo specifico, tutte le spese sarebbero sostenute dall'ente di gestione, il che non consentirebbe di considerare indipendente il sistema di finanziamento del coordinatore rispetto a tale ente.

51 Secondo la Repubblica portoghese, il sistema di finanziamento tale da garantire lo status indipendente del coordinatore, previsto dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 95/93, configura soltanto un mero indicatore che consente di misurare il grado di indipendenza del coordinatore, e non un requisito legale essenziale. La mancata introduzione della tassa di assegnazione delle bande orarie non permetterebbe, quindi, di concludere per un difetto di indipendenza della DCNS.

52 La Repubblica portoghese afferma che, nel caso di specie, sussiste una rigorosa separazione contabile tra le attività della DCNS e quelle dell'ANA, cosicché la DCNS configura un centro di costo specifico.

Giudizio della Corte

53 Ai termini dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), seconda frase, del regolamento n. 95/93, «il sistema di finanziamento delle attività dei coordinatori è tale da garantire lo status indipendente degli stessi».

54 Nel caso specifico l'ANA è una parte interessata, come emerge dal punto 44 della presente sentenza. Risulta allora indispensabile che la DCNS disponga di contabilità, di un bilancio e di risorse finanziarie proprie per garantire che essa assolva alle proprie funzioni di coordinatore conformemente al regolamento n. 95/93, al di fuori di qualunque influenza da parte dell'ANA.

55 Orbene, nel caso di specie difetta segnatamente un meccanismo di finanziamento per mezzo di risorse proprie. Infatti, è pacifico che la normativa portoghese non preveda un siffatto meccanismo e che le risorse della DCNS provengano esclusivamente dall'ANA.

56 Inoltre, la Repubblica portoghese non contesta che l'adozione del bilancio di funzionamento e dei conti annuali del coordinatore ricada nella competenza esclusiva del consiglio di amministrazione dell'ANA.

57 Per quanto riguarda l'argomento della Repubblica portoghese secondo cui la DCNS configura un centro di costo specifico, tale circostanza da sola non può inficiare la conclusione che il coordinatore è interamente finanziato da una parte interessata, nel caso di specie dall'ANA. Pertanto, il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore non è tale da garantire lo status indipendente dello stesso come richiesto dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), seconda frase, del regolamento n. 95/93.

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

Sulle domande accessorie della Repubblica portoghese

59 In via accessoria, la Repubblica portoghese chiede alla Corte di dichiarare da un lato che «in Portogallo, l'attuale coordinatore garantisce il rispetto delle esigenze di indipendenza funzionale previste nell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 95/93» e, dall'altro, che «la Repubblica portoghese soddisfa gli obblighi ad essa incombenti in forza del regolamento n. 95/93».

60 Per quanto riguarda tali domande va rilevato che, nell'ambito di un ricorso per inadempimento, la Corte non è competente a conoscere di una domanda diversa da quella introdotta dalla Commissione. Pertanto, dette domande devono essere respinte in quanto irricevibili.

61 Alla luce di tutte le considerazioni suesposte, occorre dichiarare che, non garantendo l'indipendenza del coordinatore per l'assegnazione delle bande orarie grazie alla separazione funzionale del medesimo da qualsiasi singola parte interessata e non assicurandosi che il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore sia tale da garantire lo status indipendente dello stesso, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93.

Sulle spese

62 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché l'inadempimento è stato constatato, occorre condannare la Repubblica portoghese alle spese, conformemente alla domanda della Commissione.

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

1) **Non garantendo l'indipendenza del coordinatore per l'assegnazione delle bande orarie grazie alla separazione funzionale del medesimo da qualsiasi singola parte interessata e non assicurandosi che il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore sia tale da garantire lo status indipendente dello stesso, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, nella versione di cui al regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009.**

2) **La Repubblica portoghese è condannata alle spese.**

Firme