

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Terza Sezione)

12 dicembre 2000 *

Nella causa T-128/98,

Aéroports de Paris, con sede in Parigi (Francia), rappresentato dall'avv. H. Calvet, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. A. May, 398, route d'Esch,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata inizialmente dai signori J.F. Crespo Carrillo e G. Charrier, membri del servizio giuridico, poi dalla signora L. Pignataro, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti, assistita dall'avv. B. Geneste, del foro dell'Hauts-de-Seine, con domicilio eletto presso il signor C. Gómez de la Cruz, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

* Lingua processuale: il francese.

sostenuta da

Alpha Flight Services, con sede in Parigi, rappresentata dagli avv.ti L. Marville e A. Denantes, del foro di Parigi, e V. De Meester, del foro di Lussemburgo, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio di quest'ultima, 5, place du Théâtre,

interveniante,

avente ad oggetto una domanda di annullamento della decisione della Commissione 11 giugno 1998 relativa ad una procedura d'applicazione dell'articolo 86 del Trattato CE (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (GU L 230, pag. 10),

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Terza Sezione),

composto dai signori K. Lenaerts, presidente, J. Azizi e M. Jaeger, giudici,

cancelliere: J. Palacio González, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 16 maggio 2000,

II - 3934

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti all'origine della controversia

- 1 Il ricorrente, Aéroports de Paris (in prosieguo: l'«ADP»), è un ente pubblico di diritto francese dotato di autonomia finanziaria, che, ai sensi dell'art. L 251-2 del code de l'aviation civile francese, è «incaricato di organizzare, gestire e sviluppare l'insieme delle installazioni aeroportuali civili situate nella regione parigina destinate a facilitare l'arrivo e la partenza degli aerei, a guidare la navigazione, a provvedere all'imbarco, al trasferimento a terra e allo smistamento dei passeggeri, delle merci e della posta trasportati per via aerea, nonché tutti gli impianti annessi» (allegato 2 al ricorso).
- 2 L'ADP provvede alla gestione degli aeroporti di Orly e di Roissy-Charles-de-Gaulle (in prosieguo: «Roissy-CDG»).
- 3 Negli anni '60, i servizi di commissariato aereo («catering») erano forniti all'aeroporto di Orly da quattro società: Pan Am, TWA, Air France e Compagnie internationale des wagons-lits (in prosieguo: la «CIWL»). Le prime tre provvedevano in realtà, e in maniera quasi esclusiva per quanto riguarda la Air France, all'autoassistenza, ossia all'approvvigionamento dei propri voli. A seguito della costruzione dell'aeroporto di Roissy-CDG negli anni '70, la TWA e la Pan Am hanno trasferito ivi le loro attività.

- 4 Proprio in tale periodo l'ACS, consociata della Trust House Forte, poi THF, nei cui diritti è subentrata la società Alpha Flight Services (in prosieguo: l'«AFS»), ha iniziato la sua attività di prestazione di servizi di commissariato aereo all'aeroporto di Orly.

- 5 A seguito di una gara d'appalto indetta dall'ADP nel 1988, l'AFS è stata selezionata quale unico prestatore di servizi di commissariato aereo all'aeroporto di Orly, oltre alla Air France che provvedeva ivi alla sola autoassistenza.

- 6 Le condizioni finanziarie richieste dall'ADP prevedevano solo il versamento periodico di un canone calcolato sulla base del fatturato del prestatore. Nella sua offerta, l'AFS proponeva un canone medio sul proprio fatturato del (...) ¹ % [variabile dal (...) %] nonché la costruzione di un nuovo edificio e l'acquisto per franchi francesi (FRF) (...), degli edifici della CIWL.

- 7 Il 21 maggio 1992, l'ADP e l'AFS hanno firmato una convenzione di concessione di una durata di 25 anni, con effetto retroattivo al 1° febbraio 1990, con la quale l'AFS era autorizzata a provvedere a servizi di commissariato aereo all'aeroporto di Orly e ad occupare un complesso di edifici situati nel perimetro di quest'ultimo nonché un terreno di (...), e a costruire ivi a proprie spese le installazioni necessarie alla propria attività (allegato 5 al ricorso).

- 8 Ai sensi dell'art. 23 della convenzione, il canone dovuto dall'AFS era determinato come segue:

i) non viene percepito alcun canone demaniale;

1 — Dati riservati non pubblicati.

ii) viene calcolato un canone commerciale proporzionale al fatturato [totale annuo realizzato dall'AFS, escluso il fatturato corrispondente alla fornitura di piatti kascher a partire da Rungis (fuori del perimetro dell'aeroporto) alle società che provvedono a servizi di commissariato aereo nelle aree dell'ADF. Il fatturato ricavato dalle prestazioni effettuate negli impianti di Rungis e fornite direttamente a qualsiasi altro cliente operante sulle aree gestite dall'ADP, si tratti o no di compagnie aeree, resta soggetto a canone];

iii) infine, il concessionario deve corrispondere all'ADP una somma di FRF (...) in aggiunta al canone come sopra previsto.

9 (...) un nuovo prestatore di servizi, la Orly Air Traiteur (in prosieguo: l'«OAT»), ha iniziato un'attività di commissariato aereo all'aeroporto di Orly. L'OAT è una società controllata dal Gruppo Air France, che ne detiene la maggioranza del capitale attraverso la consociata Servair, anch'essa fornitrice di servizi di assistenza a terra all'aeroporto di Roissy-CDG. L'OAT ha progressivamente assunto in proprio le attività di commissariato aereo a cui sino ad allora provvedeva la Air France all'aeroporto di Orly (allegato 20 al ricorso).

10 (...), l'ADP ha accordato all'OAT una concessione per una durata di 25 anni, (...) e vertente sulle autorizzazioni a fornire servizi di commissariato aereo all'aeroporto di Orly e ad occupare beni immobili situati entro il perimetro di quest'ultimo. L'OAT era così autorizzata ad occupare un terreno di (...) e a costruirvi a sue spese gli impianti necessari. L'art. 26 della convenzione di concessione, relativo alle condizioni finanziarie, prevedeva un corrispettivo distinto per ciascuna delle due autorizzazioni nei seguenti termini:

— da un lato, come contropartita per l'autorizzazione ad occupare il terreno, il beneficiario si impegna a versare all'ADP un canone demaniale annuo proporzionale alla superficie occupata;

- d'altro lato, come contropartita per l'autorizzazione d'esercizio dell'attività, il beneficiario si impegna a versare all'ADP un canone commerciale calcolato in base a:
- i) un tasso del (...) % sul fatturato totale realizzato con la Compagnie Nationale Air France e le compagnie facenti parte del gruppo Air France, Air Charter, Air Inter (le prestazioni fornite dall'OAT alle consociate o subconsociate della Servair, titolari di un'autorizzazione d'attività commerciale concessa dall'ADP non sono tenute in considerazione nel calcolo del fatturato);
 - ii) un tasso del (...) % sul fatturato globale realizzato con qualsiasi altra compagnia aerea.
- 11 Alla fine del 1992, a seguito dell'ingresso dell'OAT sul mercato e di una controversia tra l'ADP e l'AFS in ordine al compenso dovuto da quest'ultima, il tasso del canone dell'AFS è stato rivisto in diminuzione passando al (...) %.
- 12 Il 29 dicembre 1993, l'AFS ha informato l'ADP di ritenere che il suo tasso di canone e quelli applicati sul fatturato dei suoi concorrenti all'aeroporto di Orly non fossero equivalenti, anche dopo la presa in considerazione di eventuali differenze di oneri demaniali, e che tale disparità introducesse uno squilibrio tra i prestatori. Di conseguenza, l'AFS ha chiesto un allineamento dei tassi di canone.

- 13 L'ADP ha rifiutato in quanto la riduzione di tasso ottenuta in precedenza dall'AFS portava i canoni dei vari concessionari, tenuto conto degli oneri fondiari, a livelli equivalenti.
- 14 Il 22 giugno 1995, l'AFS ha presentato denuncia presso la Commissione nei confronti dell'ADP sostenendo che quest'ultimo ente imporrebbe canoni discriminatori ai prestatori di servizi di commissariato aereo in violazione delle disposizioni dell'art. 86 del Trattato CE (divenuto art. 82 CE) (allegato 1 al controricorso).
- 15 Il 1° febbraio 1996, la Commissione ha inviato all'ADP una richiesta di informazioni ai sensi dell'art. 11 del regolamento n. 17 del Consiglio, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato (GU 1962, n. 13, pag. 204), al fine di ottenere chiarimenti sull'identità dei prestatori di servizi di assistenza a terra autorizzati dall'ADP ad esercitare la loro attività all'aeroporto di Orly e a quello di Roissy-CGD e sui canoni chiesti a tali prestatori. Risulta in particolare dalla risposta dell'ADP che le categorie di assistenza sottoposte a canone sul fatturato includono i servizi di commissariato, i servizi di pulizia degli aerei e i servizi relativi al carico.
- 16 La Commissione ha inviato all'ADP, in data 4 dicembre 1996, ai sensi dell'art. 86 del Trattato, una comunicazione degli addebiti nella quale essa considerava che i canoni commerciali applicati da quest'ultimo ente si basavano su regole di base di calcolo diverse a seconda dell'identità delle imprese autorizzate senza che tali differenze fossero obiettivamente giustificate (allegato 3 al controricorso). Conformemente all'art. 7, n. 1, del regolamento della Commissione 25 luglio 1963, n. 99/63/CEE, relativo alle audizioni previste all'art. 19, nn. 1 e 2, del regolamento n. 17 (GU 1963, n. 127, pag. 2268), l'ADP ha avuto occasione di esporre verbalmente il proprio punto di vista nel corso di un'audizione avvenuta il 16 aprile 1997.

- 17 L'11 giugno 1998, la Commissione ha adottato la decisione relativa a una procedura d'applicazione dell'art. 86 del Trattato CE (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (GU L 230, pag. 10; in prosieguo: la «decisione impugnata») ai sensi della quale:

«Articolo 1

[ADP] ha violato le disposizioni dell'articolo 86 del trattato CE utilizzando la sua posizione dominante di ente di gestione degli aeroporti parigini per imporre canoni commerciali discriminatori ai prestatori od utenti che esercitano attività d'assistenza o di autoassistenza a terra per i servizi di ristorazione (comprese le attività di carico e scarico dall'aereo dei cibi e delle bevande), i servizi di pulizia degli aerei e i servizi di assistenza merci, negli aeroporti parigini di Orly e di Roissy-Charles-de-Gaulle.

Articolo 2

[ADP] è tenuto a porre fine all'infrazione di cui all'articolo 1 proponendo ai prestatori di servizi d'assistenza a terra interessati un regime di canoni commerciali non discriminatori entro il termine di due mesi a decorrere dalla notifica della presente decisione».

Procedimento

- 18 Con atto introduttivo presentato nella cancelleria del Tribunale il 7 agosto 1998, l'ADP ha proposto il ricorso in esame diretto all'annullamento della decisione

impugnata. Lo stesso giorno, l'ADP ha presentato una domanda di sospensione dell'esecuzione dell'art. 2 della decisione impugnata ai sensi dell'art. 185 del Trattato CE (divenuto art. 242 CE). Il 21 settembre 1998, l'ADP ha rinunciato a tale domanda.

- 19 Con ordinanza 17 dicembre 1998 il presidente della Terza Sezione ha autorizzato l'AFS ad intervenire a sostegno delle conclusioni della convenuta ed ha accolto una domanda di trattamento riservato, nei confronti dell'AFS, di taluni dati contenuti nel ricorso e nel controricorso. Con ordinanza 1° dicembre 1999, il trattamento riservato, nei confronti dell'AFS, è stato accordato anche per taluni dati contenuti nella replica e nella controreplica.

- 20 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Terza Sezione) ha deciso di passare alla fase orale del procedimento senza procedere ad istruttoria. Nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento ai sensi dell'art. 64 del suo regolamento di procedura, esso ha invitato il ricorrente a rispondere a taluni quesiti scritti. È stato ottemperato a tale invito nel termine impartito.

- 21 Il 15 maggio 2000, il ricorrente ha inviato per telecopia alla cancelleria del Tribunale una sentenza del Tribunal des conflits della Repubblica francese del 18 ottobre 1999.

- 22 Le difese delle parti e le risposte ai quesiti loro rivolti dal Tribunale sono state sentite all'udienza del 16 maggio 2000. Nel corso di tale udienza il ricorrente ha depositato copia della citata sentenza del Tribunal des conflits.

Conclusioni delle parti

23 L'ADP conclude che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata ai sensi della quale esso ha violato l'art. 86 del Trattato e gli viene ingiunto di porre fine all'infrazione entro un termine di due mesi dalla detta decisione;

- condannare la Commissione alle spese.

24 La convenuta conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare l'ADP alle spese.

25 L'AFS, interveniente, conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

— condannare l'ADP alle spese.

In diritto

- 26 A sostegno del proprio ricorso, l'ADP fa valere sette motivi fondati, il primo, su un vizio di procedura, il secondo, su una violazione dei diritti alla difesa, il terzo, su una violazione dell'obbligo di motivazione, il quarto, su una violazione dell'art. 86 del Trattato, il quinto, su una violazione dell'art. 90, n. 2, del Trattato CE (divenuto art. 86, n. 2, CE), il sesto, su una violazione dell'art. 222 del Trattato CE (divenuto art. 295 CE) e, il settimo, su uno sviamento di potere.

1. *Sul primo motivo, fondato su un vizio di procedura*

Argomenti delle parti

- 27 L'ADP sostiene che l'applicazione del regolamento n. 17 è illegittima nei limiti in cui la presente controversia rientra nel settore dei trasporti aerei, sottratto all'ambito di applicazione di tale normativa dal regolamento n. 141 del Consiglio, relativo alla non applicazione del regolamento n. 17 del Consiglio al settore dei trasporti (GU 1962, n. 124, pag. 2751), e al quale sono stati sostituiti tre regolamenti settoriali, tra cui il regolamento (CEE) del Consiglio 14 dicembre 1987, n. 3975, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei (GU L 374, pag. 1).

- 28 Il ricorrente fa osservare, in primo luogo, che la Commissione ritiene, nella decisione impugnata, che «i canoni [versati dai prestatori di servizi di assistenza a terra] non siano privi di effetti sulla concorrenza tra servizi aerei» ('considerando' 128), e che «le attività di assistenza negli aeroporti di Orly e di [Roissy-CGD] sono indispensabili per il buon funzionamento dei servizi aerei» ('considerando' 64).
- 29 Il ricorrente rileva, in secondo luogo, che, nella sua proposta di direttiva relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, presentata il 10 aprile 1995, la Commissione aveva sottolineato che «l'assistenza a terra è parte integrante del sistema di trasporto aereo». Esso aggiunge che la direttiva del Consiglio 15 ottobre 1996, 96/67/CEE, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272, pag. 36), è stata adottata nel contesto della politica dei trasporti sul fondamento dell'art. 84, n. 2, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 80, n. 2, CE) e che il quarto 'considerando' di tale direttiva precisa che «i servizi di assistenza a terra sono indispensabili per il buon funzionamento del trasporto aereo».
- 30 La presente causa verterebbe quindi esclusivamente su attività che formano parte integrante del settore dei trasporti aerei e ricadrebbe pertanto necessariamente nell'ambito di applicazione del regolamento n. 3975/87. Il ricorrente ricorda, al riguardo, che la Corte ha dichiarato che «è il complesso del settore dei trasporti che è stato sottratto all'applicazione [del] regolamento [n. 17] dal regolamento n. 141, il quale è stato poi sostituito dai tre regolamenti settoriali relativi ai trasporti terrestri, marittimi ed aerei» (sentenza della Corte 11 marzo 1997, causa C-264/95 P, Commissione/UIC, Racc. pag. I-1287, punto 44), ed il settore aereo è soggetto al regolamento n. 3975/87.
- 31 D'altro canto, l'applicazione, a torto, delle disposizioni del regolamento n. 17 costituirebbe un vizio procedurale sostanziale, poiché ha fatto sì che non

avvenisse la consultazione obbligatoria da parte della Commissione, prevista dall'art. 8 del regolamento n. 3975/87, di un comitato composto da funzionari competenti nel settore dei trasporti aerei.

- 32 In subordine, il ricorrente sostiene che, nell'ipotesi in cui il regolamento n. 3975/87 fosse inapplicabile nel caso di specie, la causa resterebbe, per effetto del regolamento n. 141, al di fuori dell'ambito di applicazione del regolamento n. 17 e i poteri della Commissione si troverebbero circoscritti dall'art. 89 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 85 CE), ai sensi del quale la Commissione istruisce, a richiesta di uno Stato membro o d'ufficio, i casi di infrazione e propone i mezzi atti a porvi termine. La decisione impugnata sarebbe pertanto inficiata da un vizio sostanziale nei limiti in cui la Commissione avrebbe istruito una denuncia di un privato e imposto all'ADP di porre termine alla pretesa infrazione entro un termine di due mesi senza aver preliminarmente proposto i «mezzi atti a porvi termine», mentre l'art. 89 del Trattato le consente solo di formulare tale proposta.
- 33 La Commissione, sostenuta dall'interveniente, asserisce che essa ha giustamente applicato il regolamento n. 17.

Giudizio del Tribunale

- 34 Il ricorrente sostiene, in via principale, che la Commissione avrebbe dovuto applicare il regolamento n. 3975/87 e non il regolamento n. 17.
- 35 Occorre ricordare che, ai sensi dell'art. 1 del regolamento 141, «il regolamento n. 17 non è applicato, nel settore dei trasporti, agli accordi, alle decisioni e alle

pratiche concordate che abbiano come oggetto o per effetto la determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto, la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto o la ripartizione dei mercati di trasporto, né alle posizioni dominanti, sul mercato dei trasporti, ai sensi dell'articolo 86 del Trattato».

- 36 Ai sensi del terzo 'considerando' del regolamento n. 141, gli aspetti peculiari dei trasporti giustificano la non applicazione del regolamento n. 17 soltanto per quanto riguarda accordi, decisioni e pratiche concordate concernenti direttamente la prestazione del servizio di trasporto.
- 37 Poiché il regolamento n. 141 presenta un carattere derogatorio rispetto al regolamento n. 17, il suo ambito di applicazione dev'essere interpretato restrittivamente. Nella citata sentenza Commissione/UIC (punti 28-31), la Corte ha tuttavia affermato che tale elemento poteva essere preso in considerazione solo per dare una portata restrittiva al regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1017, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GUL 175, pag. 1), in quanto la Commissione non aveva dimostrato una continuità di intenti del legislatore tra il regolamento n. 141 e il regolamento n. 1017/68.
- 38 Occorre pertanto verificare se la volontà espressa dal legislatore nel regolamento n. 141 di limitare la non applicazione del regolamento n. 17 alle sole attività concernenti direttamente la prestazione del servizio di trasporto propriamente detto sia stata mantenuta nel regolamento n. 3975/87 o se, al contrario, il legislatore abbia inteso sottoporre al regime derogatorio del regolamento n. 3975/87 attività connesse al settore del trasporto aereo o in relazione con esso.
- 39 Occorre rilevare, al riguardo, che il regolamento n. 141 non prevede che la dichiarazione di inapplicabilità contenuta al suo art. 1 abbia una durata di validità per i settori dei trasporti aereo e marittimo sino a una data determinata.

Di conseguenza, a differenza della situazione riguardante il settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili, per il quale la dichiarazione di inapplicabilità del regolamento n. 17 aveva effetto, ai sensi dell'art. 3 del regolamento n. 141, come modificato, solo fino al 30 giugno 1968, ossia a una data anteriore all'adozione del regolamento n. 1017/68, la dichiarazione di inapplicabilità prevista dall'art. 1 del regolamento n. 141 era sempre in vigore, per quanto riguarda il trasporto aereo, al momento dell'adozione, nel dicembre 1987, del regolamento n. 3975/87.

- 40 Occorre poi rilevare che il primo 'considerando' del regolamento del Consiglio 14 dicembre 1987, n. 3976, relativo all'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei (GU L 374, pag. 9), adottato contemporaneamente al regolamento n. 3975/87, ricorda che il regolamento n. 17 fissa le modalità di applicazione delle regole di concorrenza agli accordi, alle decisioni e alle pratiche concordate «diversi da quelli direttamente connessi con le prestazioni di servizi di trasporto aereo».
- 41 Risulta altresì dal titolo del regolamento n. 3975/87, «relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei», per contrasto con quello del regolamento n. 1017/68, «relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili», che un nesso diretto tra un'attività e il trasporto aereo è necessario perché tale attività possa rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento n. 3975/87.
- 42 Infine, l'art. 1, n. 2, del regolamento n. 3975/87 come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2410 (GU L 240, pag. 18), dispone: «Il presente regolamento riguarda soltanto i trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità». Analogamente, l'art. 4 bis del regolamento n. 3975/87, introdotto dal regolamento (CEE) del Consiglio 14 maggio 1991, n. 1284, che modifica il regolamento n. 3975/87 (GU L 122, pag. 2), riguarda solo le pratiche che possono «compromettere direttamente l'esistenza di un servizio aereo».

- 43 Risulta da questi elementi che esiste una continuità di intenti del legislatore nel senso che il regolamento n. 3975/87, di carattere specifico, si applica unicamente alle attività concernenti direttamente la prestazione di servizi di trasporto aereo e nel senso che le attività che non riguardano direttamente una siffatta prestazione di servizi rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 17, avente carattere generale.
- 44 Nella fattispecie, è pacifico che il ricorrente non è un trasportatore aereo e, in questo senso, non è un'«impresa di trasporti aerei». Esso non è pertanto considerato dal regolamento n. 3975/87, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei.
- 45 Analogamente, è pacifico che il ricorrente non fornisce servizi di trasporto aereo mentre, ai sensi dell'art. 1, n. 2, il regolamento n. 3975/87 «riguarda soltanto i trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità».
- 46 Infine, il ricorrente non fornisce neppure servizi di assistenza a terra del tipo di quelli considerati dalla decisione impugnata, ma si colloca sul mercato a monte di tale attività, ossia quello della gestione degli aeroporti. La decisione impugnata verte sui canoni commerciali richiesti dal ricorrente ai prestatori di servizi di assistenza a terra come corrispettivo, in particolare, della messa a disposizione nei loro confronti delle infrastrutture aeroportuali e dei servizi di gestione dell'aeroporto. Tali attività di gestione degli aeroporti parigini presentano solo un nesso indiretto con il trasporto aereo poiché non costituiscono né servizi di trasporto né addirittura attività che si colleghino direttamente alla prestazione di servizi di trasporto aereo.
- 47 Ne consegue che l'ambito di applicazione del regolamento n. 3975/87 non comprende le attività di gestione di aeroporti come quelle svolte dall'ADP, considerate dalla decisione impugnata.

- 48 Nessuno degli argomenti addotti dal ricorrente è tale da infirmare tale conclusione.
- 49 Per quanto riguarda, in primo luogo, l'argomento relativo al fatto che, nella decisione impugnata, la Commissione constatata, in particolare al 'considerando' 134, che i canoni producono effetti sul gioco della concorrenza fra i prestatori di servizi di assistenza interessati e, indirettamente, fra le compagnie aeree, è stato dimostrato, nei punti precedenti, che il regolamento n. 3975/87 si applica solo alle attività direttamente riguardanti il trasporto aereo. Non può pertanto ritenersi che tutte le pratiche attuate su tutti i mercati situati a monte di quello del trasporto aereo debbano essere prese in considerazione nell'ambito del regolamento n. 3975/87 per il solo motivo che potrebbero avere talune ripercussioni, sia pure indirette, sul mercato dei trasporti aerei. Nella fattispecie, i canoni commerciali costituiscono solo uno degli elementi dei costi sostenuti dai prestatori di servizi di assistenza a terra, allo stesso modo, ad esempio, delle spese di personale o di approvvigionamento di materie prime, così come l'ammontare delle loro prestazioni costituisce solo uno degli elementi dei costi sostenuti da trasportatori aerei.
- 50 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'argomento relativo al fatto che, nella proposta di direttiva relativa all'accesso al mercato dell'assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, la Commissione aveva sottolineato che l'assistenza a terra forma parte integrante del sistema di trasporto aereo, basta constatare, da un lato, che tale valutazione non è stata appunto riportata dal Consiglio nella direttiva 96/67 e, dall'altro, che, in ogni caso, la decisione impugnata non riguarda i servizi di assistenza a terra ma le attività del ricorrente come gestore degli aeroporti di Parigi, attività situate su un mercato a monte dei detti servizi.
- 51 Risulta da quanto precede che la tesi principale del ricorrente secondo la quale la Commissione avrebbe dovuto applicare il regolamento n. 3975/87 non è fondata.

- 52 A torto il ricorrente sostiene che tale soluzione è in contrasto con la posizione adottata dalla Corte nella causa in cui è stata pronunciata la citata sentenza Commissione/UIC. Infatti, in tale sentenza, la Corte ha dichiarato che il regolamento n. 1017/68 era applicabile perché l'accordo considerato aveva per oggetto o per effetto la «fissazione del prezzo di trasporto o la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto», che sono attività espressamente considerate dall'art. 1 del regolamento n. 1017/68. Nella fattispecie, invece, il comportamento dell'ADP censurato nella decisione impugnata è limitato alla gestione degli impianti aeroportuali e alla fissazione delle condizioni di accesso ai detti impianti. Tali attività non comportano alcuna prestazione di trasporto aereo e, pertanto, non entrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 3975/87 che, ai sensi del suo art. 1, n. 2, «riguarda soltanto i trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità».
- 53 In subordine, il ricorrente sostiene che, anche se il regolamento n. 3975/87 non fosse applicabile alla presente controversia, le attività considerate dalla decisione impugnata, per effetto del regolamento n. 141, non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del regolamento n. 17, ma in quello dell'art. 89 del Trattato.
- 54 Anche questa tesi sostenuta in via subordinata dev'essere respinta.
- 55 In primo luogo, si deve ricordare che, nella citata sentenza Commissione/UIC (punto 44), la Corte ha dichiarato che «è il complesso del settore dei trasporti che è stato sottratto all'applicazione [del regolamento n. 17] dal regolamento n. 141, il quale è stato poi sostituito dai tre regolamenti settoriali» e, in particolare, dal regolamento n. 3975/87 per quanto riguarda il settore dei trasporti aerei. Dato che il regolamento n. 141, per quanto riguarda il settore dei trasporti aerei, è stato sostituito dal regolamento n. 3975/87, tutte le attività del settore dei trasporti aerei che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 3975/87 ricadono necessariamente in quello del regolamento n. 17 e non in quello dell'art. 89 del Trattato.

- 56 In secondo luogo, anche se è il «il complesso del settore dei trasporti» che è stato sottratto all'applicazione del regolamento n. 17, il regolamento n. 141, come risulta in particolare dal suo terzo 'considerando', ha dichiarato inapplicabile il regolamento n. 17 solo per le attività concernenti direttamente la prestazione del servizio di trasporto. Ora, è stato constatato che le attività considerate dalla decisione impugnata non riguardano direttamente tale prestazione.
- 57 In terzo luogo, senza neppure tener conto dell'esigenza di un nesso diretto con la prestazione del servizio di trasporto di cui al terzo 'considerando' del regolamento n. 141, la dichiarazione di inapplicabilità del regolamento n. 17 al settore dei trasporti, anche interpretata in maniera estensiva, non può comunque applicarsi alle attività dell'ADP considerate dalla decisione impugnata dato che queste ultime non riguardano i trasporti aerei ma la definizione delle condizioni di accesso ad attività situate a monte del mercato del trasporto aereo.
- 58 Ne consegue che giustamente la Commissione ha applicato il regolamento n. 17 e che il primo motivo dev'essere respinto.

2. Sul secondo motivo, relativo alla violazione dei diritti della difesa

Argomenti delle parti

- 59 L'ADP sostiene che, nel corso dell'audizione del 16 aprile 1997, la Commissione ha esplicitato in termini categorici la portata della sua comunicazione degli addebiti, in particolare il punto 80 di quest'ultima, relativo al trattamento rispettivo dell'autoassistenza e dell'assistenza ai terzi, nel senso che i tassi di canone applicati a questi due tipi di assistenza non dovrebbero essere analoghi.

Ora, risulterebbe dai 'considerando' 117 e 122 della decisione impugnata nonché da un comunicato stampa del 18 giugno 1998 che la Commissione ritiene ormai che i detti tassi dovrebbero essere identici. La formulazione degli addebiti nell'ambito del procedimento amministrativo sarebbe pertanto diversa da quella adottata nella decisione impugnata, il che costituirebbe una violazione dei diritti della difesa del ricorrente.

- 60 Il ricorrente sottolinea che la Commissione non ha negato, nel controricorso, di aver preteso, nella decisione impugnata, che i canoni avessero un tasso identico. Esso rileva al riguardo che, al contrario, la Commissione ha precisato, al punto 197 del suo controricorso, che «applicando, per gli stessi servizi di gestione dell'aeroporto, condizioni finanziarie diverse ai prestatori di assistenza a terra, a seconda che questi ultimi pratichino o no l'autoassistenza — i tassi di canone commerciale variano individualmente a seconda dei prestatori (...) —, l'ADP viola l'art. 86 del Trattato».
- 61 La distinzione, proposta nell'ambito del procedimento contenzioso dalla Commissione, tra «tassi di canone identici» e «applicazione identica del regime di canoni» sarebbe un artificio verbale.
- 62 La convenuta nega che vi sia contraddizione tra la decisione impugnata e la posizione da essa espressa in occasione dell'audizione del 16 aprile 1997.

Giudizio del Tribunale

- 63 Occorre constatare, in primo luogo, che, secondo il ricorrente, la decisione impugnata presenterebbe una contraddizione, non con la comunicazione degli addebiti, ma con l'interpretazione di tale comunicazione che la Commissione

avrebbe dato in occasione dell'audizione del 16 aprile 1997. Di conseguenza, tale argomento, supponendo che sia fondato, non è atto a dimostrare una violazione dei diritti della difesa tale da comportare l'annullamento della decisione impugnata. Infatti, poiché l'audizione avviene dopo la risposta alla comunicazione degli addebiti, il ricorrente è stato in grado di far valere utilmente per iscritto le sue osservazioni sugli addebiti mossi nella decisione impugnata.

- 64 In secondo luogo, la contraddizione asserita dal ricorrente è inesistente.
- 65 Né nella comunicazione degli addebiti né nella decisione impugnata si pretende, contrariamente a quanto sostiene il ricorrente, l'applicazione di canoni identici per l'autoassistenza e per l'assistenza a terzi.
- 66 Così, nella comunicazione degli addebiti, si asserisce che «gli oneri e il compenso dell'ADP riguardanti il controllo e l'organizzazione dei servizi di assistenza o di autoassistenza devono essere ripartiti in maniera equa e non discriminatoria tra le imprese interessate» (punto 75), che «una differenza ingiustificata tra le percentuali dei canoni commerciali pregiudica in maniera significativa la concorrenza tra prestatori di servizi ai terzi» (punto 76), che «[l]'assenza di distorsioni tra prestatori o utenti impone pertanto che un regime di canoni commerciali non discriminatorio sia applicato in maniera identica a tutte le imprese autorizzate ad esercitare, nel medesimo aeroporto, uno stesso tipo di servizio di assistenza, compresi i servizi di autoassistenza» (punto 80), che «[n]ella fattispecie, l'ADP non applica alcun regime di canoni commerciali che fissi in maniera preventiva tassi di canone commerciale sul fatturato», che «[s]econdo i prestatori o utenti interessati, tali tassi di canone variano così (...) [e] l'ADP non ha addotto alcun motivo obiettivo che giustifichi tali disparità di trattamento» (punto 82) e, infine, che «[i]n forza delle considerazioni che precedono, i canoni commerciali applicati dall'ADP per i citati servizi di assistenza appaiono discriminatori» (punto 83). Risulta da queste citazioni che, nella comunicazione degli addebiti, la Commissione non impone canoni identici, ma soltanto canoni non discriminatori, fermo restando che le eventuali differenze

delle condizioni praticate ai prestatori devono essere giustificate da motivi obiettivi e non discriminatori. La Commissione lascia così aperta la possibilità di canoni diversi, ma rileva che, nella fattispecie, l'ADP non ha presentato alcun motivo obiettivo a giustificazione dei divari accertati.

- 67 Analogamente, all'art. 2 del dispositivo della decisione impugnata, la Commissione impone all'ADP di «porre fine all'infrazione di cui all'articolo 1 proponendo ai prestatori di servizi d'assistenza a terra interessati un regime di canoni commerciali non discriminatori». È giocoforza constatare che, nella decisione impugnata, la Commissione impone che i canoni siano non identici, ma soltanto non discriminatori.
- 68 Il carattere unico del dispositivo non è assolutamente rimesso in questione dai 'considerando' 117 e 122 della decisione impugnata. In primo luogo, né in tali 'considerando', fatti valere dal ricorrente, né del resto in alcun'altra disposizione della decisione impugnata, la Commissione ha affermato che i canoni dovessero essere «identici». In secondo luogo, i 'considerando' 117 e 122 non contengono alcun obbligo a carico dell'ADP ma solo constatazioni relative all'esiguità dei tassi applicati alle attività di autoassistenza e al vantaggio che ciò procura ai prestatori di queste ultime. In terzo luogo, occorre rilevare che, al 'considerando' 120 della decisione impugnata, la Commissione fa rilevare, al contrario, che la limitazione dell'autorizzazione di gestione ad un'attività di autoassistenza potrebbe provocare svantaggi economici (difficoltà di rendere redditizi gli investimenti materiali) tali da giustificare, sulla base di considerazioni obiettive e non discriminatorie, un'eventuale differenza nelle condizioni praticate. La Commissione prende pertanto in considerazione la possibilità di canoni non identici per l'autoassistenza e per l'assistenza ai terzi. Analogamente, al 'considerando' 121 della decisione impugnata, si asserisce che, per l'autoassistenza, il canone potrebbe essere calcolato su basi diverse dal fatturato (numero di passeggeri serviti o di aerei puliti). Infine, sotto il titolo «conclusioni riguardo ai canoni commerciali» al 'considerando' 124 della decisione impugnata si precisa che «[p]erché non vi siano distorsioni della concorrenza fra prestatori o utenti è quindi necessario che a tutte le imprese autorizzate a svolgere, in uno stesso aeroporto, uno stesso tipo di servizio d'assistenza — inclusa l'attività di autoassistenza — sia applicato un regime di canoni commerciali non discriminatorio».

- 69 La Commissione ammette pertanto, sia nella comunicazione degli addebiti sia nei 'considerando' e nel dispositivo della sua decisione impugnata, la possibilità di canoni differenti a condizione che tale differenza sia giustificata da considerazioni obiettive e non discriminatorie.
- 70 I chiarimenti della Commissione, in occasione dell'audizione del 16 aprile 1997, corrispondevano quindi effettivamente al contenuto della comunicazione degli addebiti e sono conformi alla decisione impugnata.
- 71 Ne consegue che il motivo dev'essere respinto.

3. Sul terzo motivo, relativo alla violazione dell'obbligo di motivazione

Argomenti delle parti

- 72 Il ricorrente sostiene che la decisione impugnata non soddisfa le esigenze di motivazione in quanto esiste un dubbio sulla natura e sulla portata delle infrazioni nei limiti in cui essa non permetterebbe di stabilire se la Commissione imponga o no canoni identici per l'autoassistenza e per l'assistenza ai terzi. L'art. 2 del dispositivo della decisione impugnata che ingiunge all'ADP di proporre un sistema di canoni «non discriminatori» presupporrebbe quanto meno che la Commissione abbia definito con precisione i comportamenti che sarebbero vietati. Il ricorrente sottolinea che la Commissione, se tenta di esporre ciò che, nella decisione impugnata, non ingiunge di fare, per contro non precisa mai chiaramente ed esattamente ciò che essa ha imposto in concreto.

- 73 Il ricorrente sostiene altresì che la motivazione della decisione impugnata contiene numerosi altri vizi.
- 74 Così, anche se la decisione impugnata sembra dover riguardare tutti i prestatori od utenti che forniscono servizi di assistenza o di autoassistenza, la Commissione preciserebbe, al quinto 'considerando': «Nell'ambito del presente caso la Commissione ha esaminato le relazioni contrattuali intercorrenti fra ADP ed altri prestatori di servizi di assistenza a terra, comprese alcune compagnie aeree che effettuano attività di autoassistenza. Tali imprese non sono oggetto della presente procedura, ma saranno citate nel corso del testo». L'ADP ritiene incoerente asserire che tali imprese non sono interessate dal procedimento mentre l'accertamento dell'infrazione e l'ingiunzione le riguarderebbero.
- 75 Analogamente, secondo il ricorrente, la Commissione prima asserisce che essa non deve pronunciarsi sul livello del canone demaniale per poi contraddirsi dichiarando, al 'considerando' 127 della decisione impugnata, che essa «non si oppone (...) all'inclusione di una componente demaniale nel canone globale richiesto (...)».
- 76 Infine, prendendo in considerazione i prestatori dei servizi di assistenza negli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG e ingiungendo all'ADP di proporre un regime di canoni, la Commissione lascerebbe sussistere un'incertezza sulla questione se i canoni debbano essere identici in seno a ciascun aeroporto ovvero nel complesso degli aeroporti parigini.
- 77 La convenuta sostiene che la decisione impugnata è sufficientemente motivata.

Giudizio del Tribunale

- 78 Il ricorrente formula cinque censure a sostegno del motivo relativo ad una violazione dell'obbligo di motivazione.
- 79 In primo luogo, il ricorrente sostiene che la decisione impugnata lascia sussistere un dubbio quanto alla questione se i canoni debbano essere identici per l'autoassistenza e per l'assistenza ai terzi.
- 80 Come risulta dall'esame del secondo motivo, la decisione impugnata è sufficientemente e correttamente motivata per quanto riguarda l'asserzione secondo cui i canoni imposti dall'ADP ai prestatori di servizi di assistenza a terra debbono essere non discriminatori. Non vi è alcun dubbio circa la portata dell'ingiunzione rivolta all'ADP. Nessuna disposizione della decisione impugnata obbliga l'ADP a praticare canoni identici. È soltanto imposto che questi ultimi siano non discriminatori, fermo restando che, dato che le prestazioni di gestione degli aeroporti offerte dall'ADP sono le stesse per tutti i prestatori, qualsiasi disparità di trattamento tra questi ultimi dovrebbe essere giustificata da considerazioni obiettive e non discriminatorie.
- 81 In secondo luogo, il ricorrente ritiene che la decisione impugnata non contenga alcuna indicazione su quanto esso sarebbe concretamente tenuto a fare né sui comportamenti che esso dovrebbe evitare in futuro.
- 82 Occorre ricordare, a questo proposito, che, secondo una giurisprudenza costante, l'applicazione, da parte della Commissione, del suo potere di pronunciare ingiunzioni «assume ovviamente forme diverse in relazione alla natura della trasgressione accertata e può consistere tanto nell'ordine di tenere certi comportamenti o effettuare certe prestazioni, illegalmente omesse, quanto nel

divieto di persistere in certi comportamenti e pratiche o di mantenere ferme certe situazioni contrarie al Trattato» (sentenza della Corte 6 marzo 1974, cause riunite 6/73 e 7/63, Istituto Chemioterapico Italiano e Commercial Solvents/Commissione, Racc. pag. 223, punto 45), e tale potere dev'essere esercitato nel rispetto della libertà contrattuale (sentenza del Tribunale 18 settembre 1992, causa T-24/90, Automec/Commissione, Racc. pag. II-2223, punto 51).

83 Nella fattispecie, la Commissione ha constatato, all'art. 1 della decisione impugnata, che l'ADP ha violato l'art. 86 del Trattato utilizzando la sua posizione dominante per imporre ai prestatori di taluni tipi di servizi di assistenza a terra canoni commerciali discriminatori negli aeroporti parigini di Orly e di Roissy-CDG e, all'art. 2, essa ha ingiunto all'ADP di porre fine a tale infrazione proponendo ai prestatori interessati un regime di canoni commerciali non discriminatori entro il termine di due mesi a decorrere dalla notifica della detta decisione. Da tali articoli discende chiaramente un'obbligazione di risultato che, alla luce dell'intera motivazione della decisione impugnata, impone all'ADP di porre fine ai canoni discriminatori richiesti nei confronti dei prestatori di servizi a terra negli aeroporti di cui trattasi. La decisione impugnata ha pertanto previsto un obbligo chiaro, sulla cui portata l'ADP non può ingannarsi né in diritto né in fatto, rispettando nel contempo la libertà contrattuale delle parti. La Commissione non era quindi tenuta ad imporre all'ADP i mezzi con i quali dev'essere applicato un regime di canoni commerciali non discriminatorio.

84 In terzo luogo, il ricorrente, facendo valere il 'considerando' 5 della decisione impugnata, ritiene che la motivazione di quest'ultima presenti un'incoerenza in quanto la Commissione ha esaminato i suoi rapporti contrattuali con altri prestatori di servizi di assistenza a terra, precisando nel contempo che tali prestatori, espressamente citati, non erano considerati nella detta decisione.

85 Tale argomento non può essere accolto. Per fondare un esame in fatto e in diritto inteso all'applicazione dell'art. 86 del Trattato all'ADP, la presa in considerazione dei rapporti contrattuali intercorrenti tra quest'ultimo e le sue controparti che prestano servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG era indispensabile. Inoltre, avendo effetti sui prezzi delle prestazioni di servizi di

assistenza a terra negli aeroporti parigini, la decisione impugnata riguarda l'insieme dei prestatori o utenti che forniscono tali servizi. Tuttavia, l'ADP si trova ad essere la sola impresa che possa essere assoggettata a sanzioni alla luce dell'art. 86 del Trattato. Giustamente la Commissione ha rilevato che la decisione impugnata riguarda i prestatori di servizi, ma essi non sono «considerati» da quest'ultima, ossia «interessati» ai sensi dell'art. 19, n. 1, del regolamento n. 17. Pertanto, non costituisce una violazione dell'obbligo di motivazione della decisione impugnata il fatto che la Commissione abbia preso in considerazione ed esaminato i rapporti commerciali dell'ADP con i prestatori di servizi di assistenza a terra senza aver tuttavia considerato questi ultimi nel dispositivo della detta decisione.

- 86 In quarto luogo, il ricorrente rileva una pretesa contraddizione nella decisione impugnata tra il 'considerando' 98, secondo il quale la Commissione non ritiene «di doversi pronunciare sui livelli dei canoni demaniali richiesti ai prestatori dei servizi di assistenza», e il 'considerando' 127, ai sensi del quale:

«Per quanto concerne, in particolare, il caso di AFS, la Commissione non si oppone tuttavia all'inclusione di una componente demaniale nel canone globale richiesto a detta società. Tale componente demaniale non giustifica, comunque, i divari fra i canoni commerciali constatati nella fattispecie [v. ('considerando') 112 (della decisione impugnata)]».

- 87 Occorre rilevare, al riguardo, che, nel 'considerando' 127 della decisione impugnata, la Commissione non ha fornito alcuna stima del livello di un canone demaniale, ma ha esclusivamente espresso una valutazione sull'incidenza dell'assenza di un siffatto canone sull'ammontare del canone globale pagato dall'AFS all'ADP. Il 'considerando' 127 della decisione impugnata rinvia infatti espressamente al 'considerando' 112 di quest'ultima, in cui la Commissione constata che, in forza della convenzione commerciale stipulata con l'ADP, l'AFS beneficia di un canone demaniale annuale pari a zero e che la «differenza tra i canoni corrisposti rispettivamente da (...) è quindi nettamente superiore a quanto sarebbe giustificato dall'inclusione di una componente demaniale nel canone

commerciale versato annualmente da AFS». Il 'considerando' 112 della decisione impugnata non contiene quindi alcuna valutazione dei canoni demaniali. Ne consegue che non esiste alcuna contraddizione tra i 'considerando' 127 e 98 della decisione impugnata.

- 88 In quinto luogo, il ricorrente ritiene che la decisione impugnata non precisi se i canoni debbano essere identici in seno a ciascun aeroporto ovvero nell'insieme degli aeroporti parigini.
- 89 Occorre innanzitutto ricordare, come si è detto in precedenza, che la decisione impugnata è perfettamente esplicita nell'imporre all'ADP non di proporre canoni identici, ma di porre fine ad un regime di canoni discriminatorio.
- 90 Risulta poi dalla decisione impugnata, ed in particolare dai 'considerando' 1, 63 e 71 relativi al mercato da prendere in considerazione, che tale regime di canoni commerciali non discriminatori dev'essere applicato nell'insieme degli aeroporti internazionali parigini di cui l'ADP è incaricato, ossia Orly e Roissy-CDG.
- 91 Di conseguenza, anche la quinta censura fatta valere dal ricorrente a sostegno del terzo motivo dev'essere respinta.
- 92 Risulta da quanto precede che il motivo fondato sulla violazione dell'obbligo di motivazione non è fondato.

4. *Sul quarto motivo, fondato sulla violazione dell'art. 86 del Trattato*

93 Questo motivo si suddivide in cinque parti.

Sulla prima parte del motivo, fondata sul fatto che l'ADP non eserciterebbe, per quanto riguarda l'attività controversa, un'attività imprenditoriale ai sensi dell'art. 86 del Trattato

Argomenti delle parti

- 94 Il ricorrente sostiene che la Commissione ha snaturato gravemente l'attività controversa nella presente causa. Le attività dell'ADP considerate dalla Commissione, ossia i servizi di gestione degli aeroporti parigini, non costituirebbero la contropartita del canone controverso. Quest'ultimo, nelle sue due parti fissa e variabile, sarebbe dovuto in ragione all'occupazione in via esclusiva di una parte del demanio pubblico e non come corrispettivo del riconoscimento d'idoneità di prestatori di servizi e del controllo degli spostamenti dei veicoli e delle persone sull'area aeroportuale, che rientrerebbero in un'attività di polizia che non dà luogo al pagamento di alcun canone. L'organizzazione delle attività che si svolgono negli impianti aeroportuali sarebbe una funzione di servizio pubblico che non comporta neppure essa la riscossione di un canone.
- 95 Il ricorrente fa valere al riguardo che la società HRS, prestatrice di servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Parigi, esercita la sua attività di prestazione di servizi di commissariato aereo per la compagnia AOM dall'esterno dell'area aeroportuale e che essa non gli versa alcun canone.
- 96 Il ricorrente sostiene poi che esso non ha la qualità di impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato. Esso ricorda che gli enti le cui attività non presentano carattere

economico, come le attività delle persone giuridiche pubbliche che dipendono dall'esercizio di pubblici poteri loro spettanti, non sono imprese (sentenza della Corte 17 febbraio 1993, cause riunite C-159/91 e C-160/91, Poucet e Pistre, Racc. pag. I-637; conclusioni dell'avvocato generale Tesouro per la sentenza della Corte 19 gennaio 1994, causa C-364/92, SAT Fluggesellschaft, Racc. pagg. I-43, I-45, paragrafo 9).

- 97 L'amministrazione del demanio pubblico non può pertanto costituire un'attività economica ai sensi degli artt. 85 del Trattato CE (divenuto art. 81 CE) e 86 del Trattato.
- 98 Infatti, da una parte, tale attività sarebbe esercitata secondo le norme della demanialità pubblica, che sono totalmente distinte da quelle del diritto privato. Il fatto che i beni pubblici debbano ricevere una destinazione di utilità pubblica spiegherebbe il carattere obbligatorio della riscossione di un canone in caso di occupazione del demanio pubblico. D'altra parte, l'amministrazione del demanio pubblico non avrebbe né lo stesso oggetto né la stessa natura di un'attività a carattere industriale e commerciale. Ricordando che, secondo le conclusioni dell'avvocato generale Mischo per la sentenza della Corte 16 giugno 1987, causa 118/85, Commissione/Italia (Racc. pagg. 2599, 2609), occorre prendere in considerazione l'esercizio dei pubblici poteri e la tutela degli interessi generali dello Stato o delle altre pubbliche collettività per distinguere «pubblici poteri» e «pubblica impresa», il ricorrente sottolinea che l'amministrazione del demanio pubblico comporta appunto l'esercizio di pubblici poteri. Esso fa valere che la corte d'appello di Parigi (sentenza 20 gennaio 1998 n. 97/08842, *Chambre syndicale nationale de vente et services automatiques*) ha recentemente confermato che il fatto di esigere la firma di una convenzione di occupazione di suolo pubblico e il pagamento di un canone non rientra nell'ambito di attività di produzione, di distribuzione o di prestazione di servizi ai sensi del diritto francese della concorrenza ma di atti di gestione del demanio pubblico e dell'esercizio di pubblici poteri.
- 99 In subordine, il ricorrente sostiene che il riconoscimento di idoneità di prestatori di servizi, il controllo degli spostamenti dei veicoli e l'organizzazione delle attività aeroportuali non gli conferiscono la qualità di impresa, ma sono l'espressione della sua qualità di autorità pubblica.

- 100 L'ADP ritiene che le sentenze citate dalla Commissione nel controricorso per giustificare la sua qualità di impresa non siano pertinenti. Esso rileva che, nella causa 41/83, Italia/Commissione, in cui è stata pronunciata la sentenza della Corte 20 marzo 1985 (Racc. pag. 873), non è mai stato sostenuto che l'attività della società British Telecommunications (BT) presupponesse l'esercizio di pubblici poteri e che, inoltre, tale causa riguardava la prestazione di servizi di telecomunicazione, attività che non ha alcun nesso con l'amministrazione del demanio pubblico. Esso sottolinea che, nella causa T-229/94, in cui è stata pronunciata la sentenza del Tribunale 21 ottobre 1997, Deutsche Bahn/Commissione (Racc. pag. II-1689), la questione stessa della natura delle attività controverse non è stata sollevata. Inoltre, tale sentenza non tratterebbe di questioni relative all'occupazione del demanio pubblico, ma di servizi di fornitura di locomotive e di servizi ferroviari. Infine, la sentenza della Corte 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries (Racc. pag. I-1783), riguarderebbe attività di pilotaggio e non l'occupazione del demanio pubblico.
- 101 A torto la Commissione cercherebbe di basarsi sul diritto francese per giustificare il fatto che l'ADP possa essere qualificato come impresa. Il ricorrente fa valere, al riguardo, che la decisione 2 giugno 1998, 98-D-34, del conseil de la concurrence francese, citata dalla Commissione, è stata impugnata in appello dinanzi alla cour d'appel di Parigi. All'udienza, il ricorrente ha sottolineato che la sentenza della cour d'appel di Parigi 23 febbraio 1999, che aveva confermato tale decisione, è stata annullata dal Tribunal des conflits nella sua sentenza 18 ottobre 1999. In tale sentenza il Tribunal des conflits avrebbe espressamente dichiarato che la gestione del demanio pubblico costituisce l'esercizio di pubblici poteri e non è un'attività economica ai sensi della normativa francese sulla concorrenza.
- 102 Il ricorrente fa altresì valere che nella citata sentenza della cour d'appel di Parigi del 20 gennaio 1998 sarebbe stato espressamente dichiarato che una decisione relativa all'occupazione del demanio pubblico e alle sue modalità, in particolare al pagamento di un canone, non rientra nell'ambito di un'attività di prestazione di servizi soggetta al diritto francese della concorrenza. La distinzione tra «amministrazione» e «gestione» del demanio pubblico operata dalla Commissione nel controricorso non avrebbe quindi alcun fondamento.

- 103 Il ricorrente sottolinea inoltre che, nella sua sentenza 13 dicembre 1976 (coniugi Zaoui/Aéroport de Paris), il Tribunal des conflits ha dichiarato che «l'Aéroport de Paris è incaricato di una funzione di servizio pubblico e gestisce impianti aventi il carattere di opera pubblica (...) tali impianti (...) non sono servizi a carattere industriale e commerciale».
- 104 Il ricorrente conclude che è incontestabile che la presente causa verta esclusivamente sulla sua amministrazione e sulla sua gestione del demanio pubblico, che tale attività comporti l'esercizio di pubblici poteri e implichi la tutela degli interessi della collettività e che i suoi impianti non siano servizi a carattere industriale e commerciale.
- 105 La convenuta e l'interveniente sostengono che le attività controverse debbono essere considerate attività imprenditoriali ai sensi dell'art. 86 del Trattato.

Giudizio del Tribunale

- 106 Il ricorrente sostiene che esso non è un'impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato. Esso fa valere, in sostanza, che la Commissione ha snaturato l'attività controversa nel senso che i canoni controversi sarebbero dovuti come contropartita di un'occupazione in via esclusiva del demanio pubblico e non dei servizi di gestione degli aeroporti a cui esso provvede. Ora, l'amministrazione del demanio pubblico non può costituire un'attività economica. In subordine, il ricorrente sostiene che i servizi di gestione degli aeroporti, che la Commissione ha identificato come costitutivi dell'attività di cui trattasi, non gli conferiscono la qualità di impresa.
- 107 Occorre ricordare, in via preliminare, che, nel diritto comunitario della concorrenza, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti

un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento (v., in particolare, sentenze della Corte 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner e Elser, Racc. pag. I-1979, punto 21; Poucet e Pistre, citata, punto 17, e 18 giugno 1998, causa C-35/96, Commissione/Italia, Racc. pag. I-3851, punto 36), e che costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato (citata sentenza 16 giugno 1987, Commissione/Italia, punto 7).

- 108 Occorre altresì precisare che le disposizioni del Trattato in materia di concorrenza restano applicabili alle attività di un ente che siano separabili da quelle che esso svolge in quanto pubblica autorità (v., in questo senso, sentenza della Corte 11 luglio 1985, causa 107/84, Commissione/Germania, Racc. pag. 2655, punti 14 e 15).
- 109 Ne consegue che la circostanza che l'ADP sia un ente pubblico sottoposto all'autorità del ministro incaricato dell'aviazione civile e che provveda alla gestione di impianti facenti parte del demanio pubblico non può da sola escludere che esso, nella fattispecie, possa essere considerato come un'impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato.
- 110 Occorre pertanto innanzi tutto determinare quali siano le attività controverse, poi verificare se esse costituiscano o no attività di natura economica.
- 111 L'ADP è un ente pubblico dotato di autonomia finanziaria, iscritto al registro di commercio di Parigi e che svolge attività di organizzazione, gestione e sviluppo dell'insieme delle installazioni aeroportuali civili situate nella regione parigina, destinate a facilitare l'arrivo e la partenza degli aerei, a guidarne la navigazione, e a provvedere all'imbarco, al trasferimento a terra e allo smistamento dei passeggeri, delle merci e della posta trasportata per via aerea ('considerando' 51 della decisione impugnata).

112 Occorre operare una distinzione tra le attività puramente amministrative dell'ADP, in particolare i compiti di polizia, da una parte, e, dall'altra, le controverse attività di gestione e di esercizio degli aeroporti parigini che sono compensate da canoni commerciali varianti a seconda del fatturato realizzato.

113 Nella decisione impugnata, la Commissione ha contestato solo i canoni commerciali e ha definito il mercato come quello della gestione dei servizi dell'aeroporto, dato che i canoni commerciali costituiscono il corrispettivo di tali servizi. Così, ai 'considerando' 105 e 106 della decisione impugnata si afferma:

«La Commissione ritiene pertanto che il canone commerciale variabile, basato sul fatturato del prestatore, rappresenti una tassa d'accesso versata come contropartita per l'autorizzazione all'esercizio dell'attività in aeroporto e venga corrisposto per servizi forniti dall'ente di gestione dell'aeroporto non attinenti all'utilizzo di beni immobili. Tali servizi comportano, fra l'altro, il controllo e l'organizzazione delle attività di assistenza a terra nonché la messa a disposizione delle installazioni comuni agli utenti e ai prestatori operanti in aeroporto. La gestione di tali infrastrutture utilizzate in comune esige l'organizzazione e il coordinamento dell'insieme delle attività che vi si svolgono, in condizioni di sufficiente efficienza e sicurezza».

114 Il ricorrente sottolinea che non vi sono due canoni, uno fisso, demaniale, e l'altro commerciale, variabile, ma un canone globale, il quale può tuttavia comprendere una componente fissa ed una componente variabile.

115 Al riguardo, occorre innanzi tutto sottolineare che, quanto meno dal punto di vista del diritto della concorrenza, quest'ultima distinzione è ininfluenza e resta quindi puramente semantica.

- 116 È poi giocoforza constatare che le convenzioni stipulate dall'ADP con l'AFS, da una parte, e l'OAT, dall'altra, distinguono chiaramente, nel corrispettivo finanziario dovuto dal prestatore di servizi di assistenza a terra, quello previsto per la messa a disposizione di beni immobili da quello corrispondente all'autorizzazione all'esercizio, calcolato in proporzione al fatturato. Così, l'art. 23 della convenzione tra ADP e AFS menziona un'autorizzazione all'occupazione e all'esercizio, poi prevede che non venga riscosso alcun canone demaniale e che il canone commerciale venga calcolato in proporzione al fatturato. Analogamente, l'art. 14 della convenzione tra l'ADP e l'OAT dispone che l'OAT debba versare all'ADP un canone comportante una quota fissa, a compenso dell'occupazione, totale o parziale, dei locali necessari all'esercizio dell'attività autorizzata, e una quota variabile, proporzionale all'attività svolta.
- 117 Giustamente quindi, nella decisione impugnata, la Commissione opera una distinzione tra l'occupazione dei terreni, degli edifici e degli impianti situati nel perimetro dell'aeroporto, in contropartita della quale il prestatore di servizi versa un canone demaniale, da un lato, e, dall'altro, i servizi di gestione dell'aeroporto e l'autorizzazione alla prestazione dei servizi di assistenza a terra come corrispettivo della quale il prestatore versa un canone commerciale. Anche il fatto che il fatturato corrispondente alla fornitura, da parte dei prestatori di servizi di commissariato aereo, di servizi di ristorazione a clienti situati all'esterno dell'aeroporto non sia preso in considerazione nel calcolo del canone commerciale conferma che tale canone costituisce il corrispettivo non dell'occupazione in via esclusiva del demanio pubblico, ma, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, dell'autorizzazione all'esercizio nell'aeroporto e dei servizi di gestione delle infrastrutture aeroportuali a cui esso provvede.
- 118 La Commissione ha quindi giustamente considerato, nella decisione impugnata, che i canoni commerciali controversi costituiscono il corrispettivo dei servizi di gestione a cui l'ADP provvede e della messa a disposizione di installazioni utilizzate in comune dagli utenti e dai prestatori di servizi di assistenza a terra che operano nell'aeroporto.
- 119 Occorre ora verificare se tali servizi costituiscano un'attività imprenditoriale ai sensi dell'art. 86 del Trattato.

- 120 Tramite la sua attività di gestore delle infrastrutture aeroportuali, l'ADP determina le modalità e le condizioni di attività dei prestatori di assistenza a terra e riscuote, come contropartita, il canone controverso. Una siffatta attività dell'ADP non può essere qualificata come attività di polizia. L'esistenza nel diritto nazionale di un regime di polizia speciale del settore del demanio pubblico non è affatto incompatibile con l'esercizio sul demanio pubblico di attività di natura economica. Pertanto, la circostanza che le convenzioni tra l'ADP e i prestatori di servizi siano state concluse nell'ambito del diritto francese dei contratti di occupazione del demanio pubblico, anche supponendo che sia provata, non è tale da rimettere in discussione il ragionamento su cui si basa la decisione impugnata.
- 121 La messa a disposizione delle compagnie aeree e dei vari prestatori di servizi, contro il pagamento di un canone il cui tasso è fissato liberamente dall'ADP, di installazioni aeroportuali dev'essere considerata come un'attività di natura economica.
- 122 Analogamente, le installazioni degli aeroporti di Parigi costituiscono uno strumento essenziale nel senso che la loro utilizzazione è indispensabile per la prestazione di vari servizi, in particolare di assistenza a terra. La gestione e la messa a disposizione di tali installazioni per la prestazione di tali servizi costituiscono un'attività di natura economica.
- 123 La giurisprudenza conferma questa analisi. Così, nella citata sentenza Italia/Commissione (punti 18-20), la Corte ha dichiarato che l'attività con cui il BT gestisce gli impianti pubblici di telecomunicazione e li mette a disposizione degli utenti, contro il pagamento di un canone, costituisce appunto un'attività di impresa soggetta in quanto tale agli obblighi derivanti dall'art. 86 del Trattato e che i regolamenti adottati dal BT nell'ambito del potere normativo ad esso riconosciuto dalla legge formano parte integrante della sua attività di impresa nei limiti in cui il legislatore britannico non ha in alcun modo predeterminato il

contenuto dei detti regolamenti. Analogamente, dalla citata sentenza *Deutsche Bahn/Commissione* risulta che la messa a disposizione di locomotive, la loro trazione e l'accesso all'infrastruttura ferroviaria vanno considerati come un'attività di natura economica.

- 124 Infine, si deve aggiungere che la circostanza che un'attività possa essere esercitata da un'impresa privata costituisce un ulteriore indizio che consente di qualificare come attività di impresa l'attività controversa (v., in questo senso, citata sentenza *Höfner e Elser*, punto 22). Ora, nella decisione della Commissione 14 gennaio 1998, 98/190/CE, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 86 del Trattato CE (Caso IV/34.801 FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG) (GU L 72, pag. 30), la Commissione ha constatato che l'impresa proprietaria ed esercente dell'aeroporto di Francoforte (la Flughafen Frankfurt/Main AG) è un'impresa privata autorizzata conformemente alla legge tedesca.
- 125 Risulta da questo esame che le attività dell'ADP di cui trattasi sono attività di natura economica, svolte sì sul demanio pubblico, ma non per questo rientranti nell'esercizio di una funzione pubblica.
- 126 Questa considerazione non è inficiata dall'argomento dell'ADP secondo cui un prestatore di servizi di assistenza a terra, la HRS, esercita la sua attività dall'esterno dell'area aeroportuale senza versargli alcun canone. Infatti, anche se la HRS ha i suoi locali al di fuori dell'area aeroportuale, non è men vero che, per prestare i suoi servizi di assistenza alle compagnie aeree, tale società deve utilizzare le installazioni aeroportuali poiché l'assistenza a terra si svolge, per definizione, nell'aeroporto. L'attività dell'HRS dovrebbe pertanto essere anch'essa soggetta al versamento di un canone commerciale e il fatto che ciò non si verifichi costituisce semplicemente una discriminazione aggiuntiva, certo non espressamente contestata nella decisione impugnata, ma che non può modificare la natura del canone commerciale controverso o dei servizi che esso compensa.

- 127 Ad abundantiam, occorre d'altro canto rilevare che, come risulta dalle risposte scritte ai quesiti rivolti dal Tribunale, nel nuovo regime di accesso alle installazioni aeroportuali istituito dal 1° marzo 1999, l'ADP ha soppresso il vecchio canone commerciale e impone ormai un canone a tutti i prestatori che hanno accesso alle installazioni aeroportuali, anche se non beneficiano di un diritto di occupazione in via esclusiva del demanio pubblico.
- 128 In ordine all'argomento dell'ADP relativo alla qualificazione accolta dal Tribunal des conflits nella sua citata decisione del 13 dicembre 1976, a parte il fatto che esso non è pertinente in quanto, in tale controversia, i coniugi Zaoui erano vittime di un incidente avvenuto nelle installazioni aeroportuali e non imputabile alle imprese esercenti, in forza di un contratto con l'ADP, servizi di natura commerciale, basta ricordare che, in ogni caso, eventuali qualificazioni nazionali sono ininfluenti per valutare la natura di un'attività alla luce di una disposizione di diritto comunitario, in particolare in materia di concorrenza.
- 129 Ad abundantiam, occorre peraltro rilevare, a questo proposito, che, secondo il conseil de la concurrence francese, l'ADP può essere considerato come un'impresa soggetta alle regole di concorrenza della legge francese e la messa a disposizione di installazioni aeroportuali costituisce un'attività economica (citata decisione 2 giugno 1998, 98-D-34). Si deve precisare che, come risulta dalla citata sentenza del Tribunal des conflits 18 ottobre 1998, la decisione del conseil de la concurrence 2 giugno 1998, citata, è stata solo parzialmente annullata. Il Tribunal des conflits ha infatti ritenuto che «le decisioni di raggruppare all'aeroporto di Orly-Ovest le attività del gruppo Air France e di rifiutare alla società TAT European Airlines l'apertura, a partire da tale aeroporto, di nuove linee che si colleghino alla gestione del demanio pubblico configurano l'esercizio di pubblici poteri». Per contro, esso ha confermato che «sono separabili dalla valutazione della legalità di un atto amministrativo le pratiche dell'ADP atte a costituire abuso di posizione dominante consistenti nell'obbligo imposto alla compagnia TAT European Airlines di utilizzare i servizi di assistenza a terra di tale ente pubblico in sostituzione dei propri».

- 130 Risulta da quanto precede che la Commissione, lungi dall'aver snaturato la portata e il contenuto delle convenzioni stipulate tra l'ADP e i vari prestatori di servizi di assistenza a terra, ha giustamente considerato, nella decisione impugnata, che la fissazione, da parte dell'ADP, dei canoni commerciali e delle condizioni di attività dei detti prestatori costituisce un'attività imprenditoriale ai sensi dell'art. 86 del Trattato.

Sulla seconda parte del motivo, fondata sul fatto che la definizione del mercato del prodotto e del mercato geografico da prendere in considerazione sarebbe manifestamente errata

Argomenti delle parti

- 131 Il ricorrente contesta la definizione del mercato adottata dalla Commissione secondo cui «il presente caso riguarda le attività di gestione e di esercizio degli aeroporti della regione parigina» e «i servizi di gestione forniti da ADP (...) riguardano in particolare: il riconoscimento d'idoneità dei prestatori autorizzati, il controllo e l'organizzazione delle attività implicanti l'uso in comune di installazioni aeroportuali nonché il controllo della qualità dei servizi di assistenza». Il ricorrente ricorda che esso riscuote un canone solo in caso di occupazione in via esclusiva del demanio pubblico e non come corrispettivo di servizi di gestione degli aeroporti. Esso sottolinea che nessuna convenzione di concessione del demanio pubblico è indispensabile per essere prestatori di servizi di assistenza a terra, com'è dimostrato dal fatto che la HRS non versa alcun canone. Prendendo in considerazione attività non rientranti nell'attività controversa, la Commissione avrebbe commesso un palese errore di valutazione per definire la natura stessa del mercato.
- 132 La definizione del mercato adottata dalla Commissione sarebbe anch'essa inesatta per quanto riguarda la sua dimensione geografica. Il fatto che taluni servizi di assistenza a terra possano essere, in larga parte, forniti all'esterno della cinta aeroportuale basterebbe a dimostrare che il mercato geografico non può

limitarsi alle sole aeree aeroportuali, ossia il demanio pubblico gestito dall'ADP, ma dovrebbe comprendere anche il complesso dei beni immobili disponibili nella regione parigina.

- 133 Il ricorrente ritiene che la Commissione abbia modificato la sua posizione in quanto, al 'considerando' 61 della decisione impugnata, essa escludeva ogni ipotesi di sostituibilità, mentre ne ammette l'esistenza nel controricorso. Esisterebbe una palese sostituibilità tra i grandi aeroporti intercontinentali, in particolare per quanto riguarda le merci. Quanto ai servizi di commissariato aereo, le compagnie aeree non sarebbero tenute a rifornirsi a Parigi e sceglierebbero effettivamente l'aeroporto in cui esse trovano le condizioni più vantaggiose per approvvigionarsi di cibi e bevande.
- 134 Il ricorrente ritiene che la decisione impugnata contenga incongruenze nei limiti in cui vi si specifica che i prestatori di servizi di assistenza a terra non hanno altra scelta se non quella di utilizzare gli aeroporti parigini, ma che taluni servizi di assistenza a terra possono essere, in larga parte, prestati all'esterno della cinta aeroportuale.
- 135 In subordine, il ricorrente fa valere che le considerazioni della Commissione secondo le quali gli aeroporti parigini non sarebbero intercambiabili con gli altri aeroporti comunitari non sono maggiormente convincenti. Così, i grandi aeroporti continentali sarebbero assai ampiamente sostituibili per le merci. In ordine ai servizi di commissariato aereo, una compagnia aerea non sarebbe in nessun caso tenuta a rifornirsi a Parigi anche se essa opera quotidianamente sugli aeroporti parigini.
- 136 La convenuta sostiene che la definizione del mercato nella decisione impugnata è corretta.

Giudizio del Tribunale

- 137 La prima parte dell'argomentazione del ricorrente, relativa alla definizione del mercato del prodotto, si confonde con la questione della natura delle attività come corrispettivo delle quali vengono versati i canoni commerciali controversi. Come si è detto nell'ambito dell'esame della precedente parte del motivo, giustamente la Commissione ha ritenuto che i canoni commerciali controversi costituissero il corrispettivo dei servizi di gestione delle infrastrutture aeroportuali. Il mercato da prendere in considerazione è pertanto quello dei servizi di gestione degli aeroporti parigini. L'ADP, in quanto gestore di tali aeroporti, rappresenta l'offerta sul mercato rilevante, mentre i prestatori di servizi di assistenza a terra, che, per esercitare la loro attività, hanno bisogno dell'autorizzazione rilasciata dall'ADP e delle installazioni aeroportuali, rappresentano la domanda.
- 138 Come giustamente rileva la Commissione, la fattispecie in esame può essere accostata a quella oggetto della causa 226/84, *British Leyland/Commissione*, in cui è stata pronunciata la sentenza della Corte 11 novembre 1986 (Racc. pag. 3263, punto 5), riguardante il monopolio di cui disponeva la *British Leyland* per il rilascio dei certificati di conformità necessari all'immatricolazione dei veicoli della sua marca, in cui la Corte ha dichiarato che «il mercato di cui è causa (...) non [era] quello della vendita dei veicoli, ma un mercato derivato e distinto ossia quello dei servizi di fatto indispensabili ai rivenditori professionali per lo smercio (...) degli autoveicoli prodotti dalla [*British Leyland*]». Allo stesso modo, nella fattispecie, occorre appunto collocarsi sul mercato della gestione delle installazioni aeroportuali, che sono indispensabili all'esercizio dei servizi di assistenza a terra, e alle quali l'ADP dà accesso, per valutare la posizione dominante e il comportamento di quest'ultimo ente alla luce dell'art. 86 del Trattato.
- 139 Come si è in precedenza constatato, l'argomento del ricorrente relativo alla HRS non può modificare questa analisi dal momento che, se è pur concepibile che un

prestatore di servizi di assistenza a terra non abbia bisogno di locali situati entro la cinta aeroportuale, tali servizi debbono, per definizione, essere forniti al momento dello scalo degli aerei e quindi nel demanio aeroportuale. Ora, è pacifico che nessuna impresa può avere accesso, né, a maggior ragione, fornire servizi, sul demanio aeroportuale gestito dall'ADP senza la sua autorizzazione.

- 140 Per quanto riguarda il mercato geografico, occorre ricordare che esso può essere definito come il territorio nel quale tutti gli operatori economici si trovano esposti a condizioni di concorrenza analoghe per quanto concerne, appunto, i prodotti interessati (sentenza del Tribunale 6 ottobre 1994, causa T-83/91, Tetra Pak/Commissione, Racc. pag. II-755, punto 91).
- 141 Il ragionamento del ricorrente, secondo il quale occorre prendere in considerazione il complesso dei beni immobili disponibili nella regione parigina, è, tenuto conto della definizione del mercato del prodotto rilevante nel caso di specie, privo di qualsiasi fondamento. Oggetto della controversia sono le condizioni di accesso alle installazioni aeroportuali fissate dall'ADP al fine di potervi prestare servizi di assistenza a terra, servizi che possono essere forniti solo nel demanio aeroportuale e con l'autorizzazione dell'ADP. I beni immobili della regione parigina non possono essere presi in considerazione poiché non permettono, in sé e per sé, di prestare i detti servizi.
- 142 Infine, in ordine agli argomenti, addotti in subordine, diretti a includere gli altri grandi aeroporti continentali, si deve innanzi tutto rilevare che, come è stato giustamente constatato nella decisione impugnata ('considerando' 59-63), per la maggior parte dei passeggeri in partenza dalla regione parigina o a destinazione di quest'ultima o di altre regioni francesi, i servizi aerei che si avvalgono degli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG non sono sostituibili con i servizi offerti in altri aeroporti e che la concorrenza tra aeroporti è rilevante solo nella misura in cui essi rappresentano un centro di smistamento per altre destinazioni. A questo proposito, risulta dalle statistiche prodotte dalla convenuta e non contestate dal ricorrente che la quota di traffico degli aeroporti parigini per la quale questi ultimi sono utilizzati come centro di smistamento rappresenta meno del (...)% all'aeroporto di Orly e il (...)% a quello di Roissy-CDG. Di conseguenza, la

sostituibilità dei vari aeroporti è nettamente insufficiente perché possa ritenersi che il mercato geografico si estenda, nella fattispecie, ad aeroporti diversi da Orly e Roissy-CDG.

- 143 Per quanto riguarda l'argomento del ricorrente secondo il quale i vettori aerei che forniscono prestazioni in partenza dalla regione parigina o a destinazione di quest'ultima non sono tenuti ad avvalersi dei servizi di assistenza a terra offerti negli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG, occorre rilevare, come giustamente sottolinea la convenuta, che la scelta di rifornirsi in altri aeroporti per i pasti è limitata dalle esigenze di freschezza e di qualità degli alimenti, dalle possibilità di immagazzinamento degli apparecchi e dal fatto che tali scelte possono essere operate solo per voli a corto raggio. Infine, per quanto riguarda i servizi merci, dato che il ricorrente non ha contestato l'affermazione secondo la quale una gran parte delle merci è trasportata negli stessi aerei che trasportano i passeggeri, la scelta dell'aeroporto dipende quindi principalmente dal traffico dei passeggeri per il quale gli altri aeroporti non sono sostituibili.
- 144 Ne consegue che gli argomenti fondati su una definizione inesatta del mercato non sono fondati.

Sulla terza parte del motivo, fondata sull'assenza di posizione dominante dell'ADP

Argomenti delle parti

- 145 Il ricorrente sostiene di non occupare una posizione dominante. Esso avrebbe gli stessi diritti di qualsiasi proprietario su un immobile di sua proprietà. La sua

qualità di amministratore del demanio pubblico non lo porrebbe, da sola, in una posizione dominante. Anche supponendo che il mercato rilevante sia quello dei locali in cui possono essere forniti i servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG, la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione il complesso dei beni immobili nella regione parigina che possono accogliere questo genere di attività. Poiché qualsiasi prestatore può insediarsi al di fuori dell'aerea aeroportuale, l'ADP si troverebbe in totale concorrenza con tutti i proprietari di immobili, sia pubblici sia privati.

- ¹⁴⁶ La convenuta sostiene che l'ADP detiene una posizione dominante sul mercato rilevante.

Giudizio del Tribunale

- ¹⁴⁷ Secondo una giurisprudenza costante, la posizione dominante contemplata dall'art. 86 del Trattato riguarda una situazione di potere economico detenuto da un'impresa che dà ad essa il potere di ostacolare il mantenimento di una concorrenza effettiva sul mercato in esame, fornendo alla stessa la possibilità di comportamenti caratterizzati da un rilevante grado di indipendenza nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in ultima analisi, dei consumatori (v., in particolare, sentenze della Corte 14 febbraio 1978, causa 27/76, *United Brands/Commissione*, Racc. pag. 207, punti 65 e 66, e del Tribunale 12 dicembre 1991, causa T-30/89, *Hilti AG/Commissione*, Racc. pag. II-1439, punto 90).

- ¹⁴⁸ Risulta altresì dalla giurisprudenza che l'applicazione dell'art. 86 del Trattato non va esclusa qualora l'assenza o la limitazione della concorrenza sia favorita da disposizioni di legge o di regolamento (v. sentenze della Corte 3 ottobre 1985,

causa 311/84, CBEM, Racc. pag. 3261, punto 16, e 4 maggio 1988, causa 30/87, Bodson, Racc. pag. 2479, punto 26).

- 149 Poiché il mercato rilevante nel caso di specie è quello dei servizi di gestione degli aeroporti parigini, l'ADP gode incontestabilmente di una posizione dominante e persino di un monopolio legale. Infatti, l'ADP dispone, in forza dell'art. L. 251-2 del code de l'aviation civile, del monopolio legale della gestione degli aeroporti interessati ed esso solo può dare l'autorizzazione di esercitarvi attività di assistenza a terra e fissare le condizioni di esercizio di queste ultime.
- 150 L'ADP si trova, di conseguenza, in una situazione di potere economico che gli dà la facoltà di ostacolare il mantenimento di un'effettiva concorrenza sul mercato, fornendogli la possibilità di comportamenti indipendenti (v., in questo senso, sentenze della Corte 13 novembre 1975, causa 26/75, General Motors Continental/Commissione, Racc. pag. 1367, punto 9, e British Leyland/Commissione, citata).
- 151 Come è stato in precedenza affermato, l'argomento fondato sulla mancata presa in considerazione del complesso dei beni immobili nella regione parigina non può essere accolto, poiché la gestione dei servizi aeroportuali, che è il mercato rilevante nel caso di specie, riguarda solo l'area aeroportuale dal momento che l'offerta monopolistica di servizi da parte dell'ADP è condizione necessaria per l'esercizio delle attività di assistenza a terra.
- 152 Infine dev'essere considerato che gli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG costituiscono una parte sostanziale del mercato comune, tenuto conto del volume del traffico e della loro rilevanza nel contesto della rete aeroportuale europea (v., in questo senso, sentenza della Corte 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova, Racc. pag. I-5889, punto 15).

- 153 Ne consegue che la terza parte del motivo fondato sulla violazione dell'art. 86 del Trattato dev'essere respinta.

Sulla quarta parte del motivo, fondata sul fatto che il comportamento dell'ADP non corrisponde a quanto previsto dall'art. 86 del Trattato

Argomenti delle parti

- 154 Il ricorrente sostiene che il suo comportamento non corrisponde a quanto previsto dall'art. 86 del Trattato.

- 155 In primo luogo, il ricorrente sostiene che l'art. 86 del Trattato non può essergli applicato, in quanto gli effetti anticoncorrenziali dei canoni controversi sono individuati nella decisione impugnata, al 'considerando' 134, su mercati, quello delle compagnie aeree e quello dei prestatori di servizi di assistenza a terra, sui quali esso non è presente (sentenza della Corte 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffmann-La Roche/Commissione, Racc. pag. 461, punto 91). La controversia in esame non presenterebbe alcun rapporto con le fattispecie considerate dalle sentenze Istituto chemioterapico italiano e Commercial solvents/Commissione, citata, o CBEM, citata.

- 156 Dato che la Commissione ha inteso esaminare gli effetti anticoncorrenziali dell'abuso di posizione dominante su un mercato distinto dal mercato dominato, la citata sentenza Corsica Ferries (punto 43) non può essere fatta valere, poiché non riguarda assolutamente una fattispecie del genere. Risulterebbe, invece, dalla sentenza della Corte 14 novembre 1996, causa C-333/94 P, Tetra Pak/Commissione (Racc. pag. I-5951), che, anche qualora l'impresa sia presente sul mercato non dominato, il che non avverrebbe nel caso dell'ADP, le pratiche che producono effetti solo su tale mercato non ricadono, in linea di principio,

nell'ambito di applicazione dell'art. 86 del Trattato, salvo circostanze particolari, la cui esistenza non sarebbe stata provata nel caso di specie.

- 157 In secondo luogo, il ricorrente fa valere che a torto la Commissione ha considerato che esso si era avvalso della sua posizione dominante per imporre canoni discriminatori. Infatti, esso non avrebbe imposto alcunché all'AFS, ma sarebbe stata quest'ultima ad avergli liberamente fatto una proposta che esso si sarebbe limitato ad accettare.
- 158 Il ricorrente ricorda ancora, a questo proposito, di non aver mai promesso all'AFS che essa sarebbe rimasta l'unico prestatore di servizi di commissariato aereo all'aeroporto di Orly, mentre la convenzione prevede invece, in caso di scadimento della qualità delle prestazioni, il rapido insediamento di uno o più altri concessionari. L'AFS sarebbe stata così pienamente informata di tutte le condizioni a cui essa sarebbe soggetta per occupare il demanio pubblico. L'affermazione della convenuta secondo cui, per l'AFS, la situazione iniziale non sarebbe per nulla comparabile alla situazione esistente alla data della decisione impugnata, sarebbe pertanto incomprensibile.
- 159 In terzo luogo, il ricorrente sostiene che esso si è sforzato di preservare la struttura della concorrenza proseguendo l'esecuzione della convenzione stipulata con l'AFS malgrado inadempienze gravi e palesi da parte di quest'ultima (ripetute carenze nelle prestazioni di servizi fornite, dissimulazioni da parte dell'AFS dei suoi fatturati) che pure avrebbero potuto costituire un motivo ampiamente giustificato di risoluzione. Il ricorrente sottolinea inoltre di aver concesso all'AFS, sin dal dicembre 1992, una riduzione assai significativa dei tassi di canone, peraltro proposto da quest'ultima, al fine di tener conto dell'ingresso dell'OAT sul mercato. Il ricorrente ritiene pertanto di non aver apportato alcun ostacolo alla libera concorrenza.
- 160 In quarto luogo, il ricorrente sottolinea di non avere alcun interesse a falsare il gioco della concorrenza sui mercati dei servizi di assistenza a terra e dei servizi di

trasporto sui quali non è presente. Invece, tenuto conto della liberalizzazione del settore aereo nell'Unione europea, sarebbe nel suo interesse che le compagnie aeree, utenti degli aeroporti di Orly e Roissy-CDG, possano trovare un complesso di servizi di assistenza a terra variati, di qualità e competitivi.

- 161 La convenuta sostiene che il comportamento dell'ADP represso nella decisione impugnata corrisponde a quanto previsto dall'art. 86 del Trattato.

Giudizio del Tribunale

- 162 Il ricorrente fa valere, in sostanza, quattro argomenti a sostegno della censura secondo la quale il suo comportamento non corrisponde a quanto previsto dall'art. 86 del Trattato.

- 163 In primo luogo, esso sostiene che tale articolo non può essergli applicato in quanto esso non è presente sui mercati in ordine ai quali la Commissione ha constatato, al 'considerando' 134 della decisione impugnata, che il gioco della concorrenza era pregiudicato. Dalla citata sentenza della Corte Tetra Pak/Commissione risulterebbe che l'applicazione dell'art. 86 del Trattato è esclusa in tale ipotesi.

- 164 Tale argomento è del tutto infondato in diritto. La Corte, infatti, ha assai chiaramente ricordato, nella sua citata sentenza 14 novembre 1996, Tetra Pak/

Commissione (punto 25), che le sentenze Istituto chemioterapico italiano e Commercial Solvents/Commissione, citata, e CBEM, citata, forniscono esempi di abuso che esplica i propri effetti su mercati diversi dai mercati dominati. Non vi è alcun dubbio che un abuso di posizione dominante su un mercato possa essere censurato in base agli effetti che esso produce su un altro mercato. Solo nel diverso caso in cui è l'abuso che è localizzato in un mercato distinto dal mercato dominato l'art. 86 del Trattato, salvo circostanze particolari, è inapplicabile (v. citata sentenza 14 novembre 1996, Tetra Pak/Commissione, punto 27).

- 165 Nella fattispecie, anche se il comportamento dell'ADP represso nella decisione impugnata, ossia l'applicazione di canoni discriminatori, ha effetti sul mercato dei servizi di assistenza a terra e, indirettamente, su quello dei trasporti aerei, non è men vero che esso si colloca sul mercato della gestione degli aeroporti in cui l'ADP si trova in posizione dominante. D'altro canto, qualora l'impresa beneficiaria del servizio operi su un mercato distinto da quello sul quale è presente il soggetto che offre il servizio, le condizioni di applicabilità dell'art. 86 del Trattato ricorrono qualora il beneficiario si trovi, a seguito della posizione dominante detenuta dall'offerente, in una situazione di dipendenza economica rispetto a quest'ultimo, senza che sia necessario che essi siano presenti sullo stesso mercato. Basta che la prestazione proposta dall'offerente sia necessaria all'esercizio, da parte del beneficiario, della propria attività.
- 166 Come sottolinea giustamente la Commissione, la presente fattispecie può essere accostata a quella di cui alla causa in cui è stata pronunciata la citata sentenza Corsica Ferries, nella quale era contestato al gruppo degli ormeggiatori del porto di Genova, investito dai pubblici poteri italiani del diritto esclusivo di effettuare i servizi di ormeggio obbligatorio in tale porto, di avere abusato della sua posizione dominante su tale mercato di servizi imponendo tariffe discriminatorie alle imprese di trasporto marittimo che effettuano trasporti tra Stati membri, mentre il detto gruppo non era presente sul mercato dei trasporti marittimi.

- 167 In secondo luogo, il ricorrente ritiene di non aver commesso alcun abuso in quanto esso si è limitato ad accettare l'offerta dell'AFS e non ha quindi imposto alcunché.
- 168 Al riguardo, occorre ricordare, innanzi tutto, che la legittimità della decisione impugnata deve valutarsi rispetto alla situazione esistente al momento della sua adozione e non al momento in cui l'AFS ha formulato la sua proposta tariffaria. Ora, al momento di tale adozione, la situazione era sostanzialmente differente da quella in essere quando l'AFS ha presentato la sua offerta a seguito dell'ingresso di concorrenti sul mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra.
- 169 L'abuso consistente nell'applicazione di canoni discriminatori poteva del resto apparire, per definizione, solo al momento dell'ingresso sul mercato di un concorrente dell'AFS, nella fattispecie l'OAT. La circostanza che il tasso del canone dovuto dall'AFS risulta da una proposta fatta da quest'ultima, nell'ambito di un'offerta presentata in una gara d'appalto, non può bastare per consentire ad un siffatto canone di sfuggire a qualsiasi censura ai sensi dell'art. 86 del Trattato dato, in particolare, che ad essere in discussione nel caso di specie non è l'entità dei canoni in quanto tale, ma il carattere discriminatorio di questi ultimi. Inoltre, quando ha ritenuto di essere vittima di una discriminazione, l'AFS ha chiesto all'ADP di provi fine.
- 170 Occorre poi ricordare che «la nozione di sfruttamento abusivo è una nozione oggettiva, che riguarda il comportamento dell'impresa in posizione dominante atto ad influire sulla struttura di un mercato» (sentenza Hoffmann-La Roche/Commissione, citata, punto 91) e che per un'impresa che si trova in posizione dominante su un mercato, il fatto di vincolare — foss'anche a loro richiesta — degli acquirenti con un obbligo o una promessa di rifornirsi per il loro intero fabbisogno o per una notevole parte di esso esclusivamente presso la stessa impresa costituisce un abuso. Analogamente, nella sentenza della Corte 21 febbraio 1973, causa 6/72, Europemballage e Continental Can/Commissione, Racc. pag. 215, punti 27 e 29), la Corte ha dichiarato che «il rafforzamento della posizione occupata dall'impresa può essere abusivo e vietato dall'art. 86 del Trattato, indipendentemente dai mezzi o procedimenti usati a tal fine», anche «a prescindere dalla colpa».

- 171 Ne consegue che l'argomento fondato sul fatto che il tasso di canone è stato proposto dall'AFS dev'essere respinto.
- 172 In terzo e in quarto luogo, il ricorrente fa valere, da una parte, che esso si sarebbe sforzato di preservare la concorrenza in quanto avrebbe proseguito l'esecuzione della convenzione stipulata con l'AFS malgrado gli inadempimenti di quest'ultima dei suoi obblighi contrattuali e le avrebbe addirittura concesso una riduzione del tasso di canone e, d'altra parte, che esso non avrebbe alcun interesse a falsare il gioco della concorrenza sui mercati dei servizi di assistenza a terra e di trasporto sui quali non è presente.
- 173 Occorre ricordare, al riguardo, che la nozione di abuso ha un contenuto obiettivo e non implica alcuna intenzione di nuocere. Il fatto che l'ADP non abbia interesse a falsare la concorrenza su un mercato in cui non è presente, o addirittura che si sia sforzato di preservarla, anche ammettendo che sia provata, è quindi, in ogni caso, priva di pertinenza. Non è l'ingresso sul mercato dei servizi di assistenza a terra di un altro prestatore ad essere in discussione, ma il fatto che, al momento dell'adozione della decisione impugnata, le condizioni applicabili ai diversi prestatori di tali servizi sono state considerate obiettivamente discriminatorie dalla Commissione. La riduzione del tasso di canone concesso all'AFS è stata d'altro canto presa in considerazione, poiché la Commissione ha ritenuto che sussistesse una discriminazione sulla base del nuovo tasso ridotto.
- 174 D'altro canto, il ricorrente non può far valere eventuali inadempimenti da parte dell'AFS dei relativi obblighi contrattuali per giustificare le proprie inosservanze di una norma di ordine pubblico economico quale l'art. 86 del Trattato. È giocoforza constatare, per contro, che l'ADP ha concesso, con piena cognizione di causa, ai nuovi prestatori di servizi di assistenza a terra canoni che si risolvono nel far sostenere all'AFS condizioni tariffarie differenti.
- 175 Ne consegue che la quarta parte del motivo fondato su una violazione dell'art. 86 del Trattato dev'essere respinta.

Sulla quinta parte del motivo, fondata sul fatto che l'ADP non avrebbe commesso un «abuso discriminatorio» ai sensi dell'art. 86 del Trattato

Argomenti delle parti

- 176 Il ricorrente sostiene di non aver commesso alcun abuso discriminatorio ai sensi dell'art. 86 del Trattato. A sostegno di tale affermazione esso adduce in sostanza tre censure.
- 177 In primo luogo, l'ADP ricorda che spetta alla Commissione fornire la prova dell'esistenza di una discriminazione (sentenza del Tribunale 7 luglio 1994, causa T-43/92, Dunlop Slazenger/Commissione, Racc. pag. II-441, punto 79). Ora, la Commissione avrebbe invertito l'onere della prova limitandosi a rilevare la differenza esistente tra taluni elementi variabili dei canoni controversi, mentre essa avrebbe dovuto dimostrare l'equivalenza delle situazioni degli occupanti del demanio pubblico per poi dedurre che la differenza di tasso è obiettivamente ingiustificata. La Commissione si limiterebbe ad affermare che i concessionari si trovano in una situazione equivalente poiché ricevono gli stessi «servizi» dall'ADP, mentre tali servizi non sarebbero la contropartita del canone controverso. La Commissione avrebbe creato una presunzione assoluta di abuso che costringerebbe l'ADP a dimostrare che i canoni per occupazione del demanio pubblico sono giustificati in ciascun caso di specie.
- 178 In secondo luogo, l'ADP sostiene che la Commissione ha snaturato la portata ed il contenuto delle convenzioni applicabili. La Commissione commetterebbe un grave errore ritenendo che le componenti fissa e variabile del canone siano, rispettivamente, la contropartita della messa a disposizione di terreni e dei servizi di gestione dell'Aeroporto. Queste due componenti farebbero in realtà parte di uno stesso canone globale e corrisponderebbero esclusivamente all'occupazione e all'utilizzazione in via esclusiva del demanio pubblico. Il ricorrente rileva che nessuna delle convenzioni precisa che la componente variabile del canone sia la contropartita dei «servizi» da esso forniti, servizi concernenti «il controllo e

l'organizzazione dei servizi di assistenza a terra». La Commissione avrebbe dovuto esaminare tali contratti conformemente al diritto del demanio pubblico.

- 179 Il ricorrente rileva che ogni utilizzazione del demanio pubblico è soggetta al pagamento di un canone e che quest'ultimo è unico e globale, anche se esso può suddividersi in due parti. La determinazione delle componenti della retribuzione dipenderebbe in ciascun caso di specie dal valore locativo dell'aerea e dai vantaggi accordati al concessionario. Il canone globale sarebbe il corrispettivo dovuto all'ente pubblico per lo sfruttamento in via esclusiva del demanio pubblico. Secondo il ricorrente, la direzione generale delle imposte francese, nella documentazione di base, serie 9 D, demanio, divisione B, demanio immobiliare, titoli 1 e 2, nn. 30-36, ha precisato: «Pertanto, l'art. R.56 [del codice del demanio dello Stato francese] non osta a che un canone sia suddiviso in due parti, l'una fissa, l'altra variabile (...). Mentre l'elemento fisso costituisce il corrispettivo del diritto ad occupare in via esclusiva l'area concessa, a prescindere anche da ogni presa di possesso effettiva, il secondo elemento del canone — o la seconda componente del canone globale — corrisponde all'utilizzazione effettiva del bene nei limiti in cui tale utilizzazione sia fonte di utili o di vantaggi apprezzabili in termini pecuniari, di modo che il canone globale rappresenti il giusto prezzo del servizio reso». In piena conformità appunto con tali principi l'ADP ha concesso all'OAT l'utilizzazione di una parte del demanio pubblico contro il pagamento di un canone globale determinato a partire da una componente variabile e da una componente fissa, qualificate, rispettivamente, come «canone demaniale» e «canone commerciale».

- 180 Inoltre, sarebbe perfettamente possibile per l'amministrazione riscuotere un canone composto unicamente dall'elemento variabile, il quale fosse determinato in relazione ai vantaggi di qualsiasi natura procurati al concessionario e tenesse conto, in particolare, dell'ammontare della componente fissa del canone. La citata documentazione di base preciserebbe: «Il privato ammesso ad occupare il demanio pubblico ne trae un vantaggio esclusivo (...). Il canone rappresenta il prezzo di tale godimento eccezionale, esso costituisce il corrispettivo dei vantaggi individuali e speciali, attribuiti al concessionario a scapito del godimento comune, vantaggi spesso derivanti dalla posizione di pregio degli immobili concessi, e dalla loro particolare idoneità alle attività di cui lo Stato ha autorizzato l'esercizio». La componente variabile non sarebbe quindi mai un prelievo tale da compensare «servizi di gestione» dell'ADP, ma costituirebbe il

compenso dovuto a quest'ultimo per il godimento e l'utilizzazione di una proprietà, il demanio pubblico, così come il corrispettivo dovuto a qualsiasi proprietario.

181 D'altro canto, contrariamente a quanto asserito al 'considerando' 101 della decisione impugnata, i canoni richiesti dall'ADP corrisponderebbero alla disciplina stabilita dalla legge francese. Così la citata documentazione di base preciserebbe che sono i vantaggi tratti dall'utilizzazione del demanio pubblico a determinare la componente variabile del canone. Tale utilizzazione sarebbe in relazione all'attività del prestatore che occupa il demanio pubblico. Sarebbe chiaro che, tenuto conto della posizione di pregio dei beni del demanio pubblico, più il prestatore li utilizza, più il vantaggio eccezionale che ne trae sarebbe palese. La componente variabile sarebbe quindi in relazione al fatturato del prestatore, elemento di valutazione adottato dalla citata documentazione di base.

182 L'ADP osserva che le componenti fissa e variabile del canone sono le due componenti di una sola e identica realtà corrispondente ad un canone unico riscosso per l'occupazione e l'utilizzazione del demanio pubblico che trova la sua contropartita diretta nella prestazione costituita dalla messa a disposizione del demanio e non è destinata a coprire gli oneri dei «servizi di gestione dell'aeroporto».

183 Il fatto che la Commissione concentri il suo esame sulla componente variabile del canone e ignori così la componente fissa le impedirebbe di analizzare integralmente la situazione dei soggetti che occupano il demanio pubblico. Pertanto, la Commissione non potrebbe pretendere di accertare la minima discriminazione, poiché, per fare ciò, occorrerebbe prendere in considerazione la totalità delle situazioni che si tratta di mettere a confronto.

184 In terzo luogo, l'ADP sostiene che, in ogni caso, i canoni non presentano alcun carattere discriminatorio e tengono conto delle caratteristiche di ciascuna autorizzazione all'occupazione del demanio pubblico.

a) Sull'autoassistenza

- 185 L'ADP fa rilevare che esistono indiscutibili differenze, sul piano di fatto e di diritto, tra l'autoassistenza e l'assistenza ai terzi che, pertanto, possono formare oggetto di trattamento diverso senza che sussista una pratica discriminatoria.
- 186 Per quanto riguarda le differenze sul piano di fatto, il vettore che ricorre all'autoassistenza sarebbe obbligato a produrre uno sforzo finanziario permanente per mantenere la gamma di servizi di assistenza a terra di cui ha bisogno e a sostenere così costi e rischi che non deve mai prendere a proprio carico chi si avvale dei servizi di un prestatore.
- 187 Per quanto riguarda le differenze sul piano di diritto, il ricorrente sottolinea innanzi tutto che l'art. 7 della direttiva 96/67 prevede per l'autoassistenza disposizioni particolari distinte da quelle applicabili all'assistenza ai terzi. Esso rileva poi che il diritto comunitario tratta in maniera diversa i rapporti interni in seno ad un gruppo di società, come i rapporti tra un vettore e la sua consociata che fornisce le prestazioni. L'autoassistenza sarebbe quindi un servizio obiettivamente diverso dall'assistenza ai terzi.
- 188 Il fatto che l'occupazione del demanio pubblico procuri vantaggi inferiori a chi ricorre all'autoassistenza, a seguito dei maggiori costi inerenti a tale attività, costituirebbe una differenza di situazione obiettiva e pertinente tale da giustificare un trattamento diverso.
- 189 Tenuto conto del fatto che l'autoassistenza e l'assistenza ai terzi costituiscono due attività distinte, il tasso del canone dovuto per l'autoassistenza non potrebbe

avere alcuna incidenza sulla concorrenza tra prestatori sul mercato dell'assistenza ai terzi. L'AFS non avrebbe del resto mai messo in discussione il tasso del canone dovuto dall'OAT per l'autoassistenza ma esclusivamente quello applicato per l'assistenza ai terzi. Le citate sentenze della corte 30 aprile 1974, causa 155/73, Sacchi (Racc. pag. 409), British Leyland e Corsica Ferries non avrebbero alcuna pertinenza, poiché riguarderebbero trattamenti diversi di attività identiche.

190 Infine, non esisterebbe alcuna limitazione negli aeroporti parigini per quel che riguarda il ricorso all'autoassistenza in quanto tutti i vettori aerei che desiderano ricorrervi sarebbero posti in una rigorosa situazione di uguaglianza. Inoltre, le numerose compagnie che vi ricorrono sarebbero poste esattamente nella stessa situazione (...) dell'Air France. Non esisterebbe quindi neppure una discriminazione sul mercato del trasporto aereo.

b) Sull'assistenza ai terzi

191 Neppure per quanto riguarda l'assistenza ai terzi esisterebbe una discriminazione.

192 Per quanto riguarda la pretesa discriminazione tra OAT e AFS, l'ADP ricorda innanzi tutto che l'AFS stessa ha fissato il proprio canone a seguito di una gara d'appalto, che esso non ha tratto le conseguenze delle inadempienze gravi e manifeste di quest'ultima e che ha accettato una riduzione al (...) % del tasso del detto canone. Il ricorrente asserisce poi che i canoni pagati dall'AFS e dall'OAT sono, in pratica, identici se si tiene conto del fatturato riguardante le prestazioni

fornite a terzi (fatturato esterno) e dell'elemento fisso del canone dell'OAT, come dimostra il seguente prospetto:

	AFS	OAT
Fatturato totale	(...)	(...)
Fatturato esterno	(...)	(...)
Canone su fatturato esterno	(...)	(...)
Componente fissa	(...)	(...)
Totale canoni esterni	(...)	(...)
% fatturato esterno	(...)	(...)

- 193 L'ADP constata che la Commissione sminuisce in realtà l'elemento variabile del canone dell'OAT menzionando, al 'considerando' 111 della decisione impugnata, un totale di canoni esterni di FRF (...) mentre si tratta di FRF (...) e che, inoltre, essa raffronta elementi non comparabili dato che include, a torto, il fatturato realizzato dall'OAT per l'autoassistenza. Per giunta, quando essa procede ad un raffronto che pretende di tener conto delle componenti fisse, la Commissione commetterebbe un errore prendendo in considerazione il valore assoluto dei canoni senza rapportarli ai fatturati rispettivi e citando, a torto, la somma di FRF (...) inizialmente pagata dall'AFS per rilevare i locali della CIWL.
- 194 Per quanto riguarda la pretesa discriminazione sui servizi merci, l'ADP sostiene che il tasso effettivamente praticato è del (...)% indipendentemente dal prestatore, essendo precisato (...).
- 195 Per quanto riguarda i servizi di commissariato all'aeroporto di Roissy-CDG e di pulizia nei due aeroporti parigini, l'ADP sottolinea che non esiste alcuna discriminazione essendo i canoni identici.

- 196 Il ricorrente sottolinea che, ad eccezione dell'AFS, i vari prestatori di servizi di assistenza a terra non hanno presentato alcuna denuncia.
- 197 L'ADP asserisce che i numerosi prospetti prodotti dalla Commissione sul controricorso sono errati. Infatti, questi ultimi includerebbero a torto il fatturato relativo all'autoassistenza, il quale non potrebbe essere preso in considerazione per raffrontare i canoni pagati dall'AFS e dall'OAT per le rispettive attività di assistenza ai terzi. Poiché l'AFS non ricorre all'autoassistenza, sarebbe quindi privo di senso tener conto del fatturato realizzato dall'OAT per tale attività. Inoltre, l'AFS non avrebbe mai sollevato contestazioni in ordine al tasso del canone dovuto dall'OAT per l'autoassistenza, tasso che non riguarda assolutamente le attività di assistenza ai terzi per le quali le due società sono concorrenti.
- 198 Il ricorrente fa rilevare che gli elementi addotti dalla Commissione nel suo controricorso al fine di dimostrare l'esistenza di un sistema che favorisce il gruppo Air France non figurano né nella comunicazione degli addebiti né nella decisione impugnata.
- 199 La Commissione e l'interveniente sostengono che l'ADP ha commesso abusi discriminatori ai sensi dell'art. 86 del Trattato.

Giudizio del Tribunale

- 200 Il ricorrente muove in sostanza tre censure a sostegno di questa parte del motivo. Esso sostiene che la Commissione ha invertito l'onere della prova, che essa ha

snaturato totalmente la portata ed il contenuto delle convenzioni di occupazione del demanio pubblico e che essa ha commesso un errore di valutazione qualificando a torto discriminatori i canoni.

- 201 Per quanto riguarda, in primo luogo, la censura fondata sulla pretesa inversione dell'onere della prova, occorre ricordare che giustamente la Commissione ha deciso che i canoni commerciali controversi costituivano il corrispettivo dei servizi di gestione degli aeroporti e dell'autorizzazione ad effettuare i servizi di assistenza a terra. Pertanto, come è stato esposto al 'considerando' 120 della decisione impugnata, l'ADP offre i medesimi servizi a tutti i prestatori che si trovano, rispetto all'oggetto della detta decisione, nella stessa situazione nei suoi confronti. Di conseguenza, la Commissione era legittimata a dedurre dalla differenza dei tassi dei canoni richiesti dall'ADP ai prestatori di assistenza a terra che quest'ultimo imponeva canoni discriminatori, a meno che esso non giustificasse tale differenza di trattamento con ragioni obiettive.
- 202 Inoltre, anche seguendo la tesi del ricorrente, secondo la quale il canone non costituisce la contropartita dei servizi di gestione degli aeroporti e dell'autorizzazione a provvedere ai servizi di assistenza a terra ma la contropartita dovuta all'ente pubblico per lo sfruttamento in via esclusiva del demanio pubblico, tale canone non può per questo essere arbitrario. Esso deve, in linea di principio, essere in relazione a criteri obiettivi, di modo che, in caso di disparità, sta all'ADP dimostrare le ragioni e la fondatezza delle differenze di tasso di canone praticate nei confronti dei vari prestatori di servizi di assistenza a terra presenti negli aeroporti di Orly e di Roissy-CDG. Si deve aggiungere che, secondo le disposizioni menzionate dal ricorrente, la parte variabile del canone globale corrisponde all'utilizzazione effettiva del bene, nei limiti in cui tale utilizzazione produca utili. Se il fatturato del concessionario è un criterio appropriato per determinare così la quota variabile del canone globale, occorre sottolineare che tale criterio dev'essere applicato dall'ADP in maniera non discriminatoria nei confronti di tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra. Se l'ADP impone a tali prestatori tassi di canone diversi, sta quindi ad esso provare l'esistenza di situazioni o circostanze obiettivamente diverse, tali da giustificare questa disparità di trattamento.

203 Ne consegue che la censura fondata su una pretesa inversione dell'onere della prova non è fondata.

204 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la censura fondata sul preteso snaturamento della portata e del contenuto delle convenzioni stipulate tra l'ADP e i vari prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti parigini, essa è già stata respinta nell'ambito dell'esame della prima parte del quarto motivo (v., supra, punto 130).

205 Per quanto riguarda, in terzo luogo, la censura fondata sulla pretesa assenza di carattere discriminatorio dei canoni, il ricorrente sostiene, in sostanza, da un parte, che differenze sul piano di fatto e di diritto giustificano obiettivamente un trattamento tariffario diverso dei prestatori di servizi di assistenza ai terzi e dei prestatori di servizi di autoassistenza, a) e, d'altra parte, che non esiste alcuna discriminazione in ordine all'assistenza ai terzi, b).

a) Sull'autoassistenza

206 Occorre innanzi tutto rilevare, come sottolinea la Commissione, che, nei limiti in cui la presente controversia verte sul comportamento dell'ADP, è pertinente la situazione dei prestatori di servizi nei confronti di quest'ultimo e non la loro situazione sul mercato dei servizi di assistenza a terra. Ora, le due categorie di prestatori di cui trattasi beneficiano degli stessi servizi di gestione dell'ADP.

207 Inoltre, se è vero che il trasportatore aereo che decide di provvedere direttamente alla propria assistenza a terra deve sostenere oneri rilevanti, questi ultimi sono sostenuti allo stesso modo dal prestatore di assistenza ai terzi, il quale li inserirà poi nel prezzo del proprio intervento da lui fatturato al vettore aereo.

- 208 Le pretese differenze sul piano di fatto sono pertanto prive di pertinenza.
- 209 In ordine alle pretese differenze sul piano di diritto, occorre rilevare che l'argomento relativo all'inapplicabilità del diritto comunitario ai rapporti tra le società capogruppo e le loro consociate è irrilevante. Infatti, non sono gli accordi tra i vettori aerei e le consociate attraverso le quali essi provvedono alla loro autoassistenza ad essere in discussione, ma un abuso di posizione dominante dell'ADP nei confronti dei diversi prestatori di servizi di assistenza a terra con i quali esso ha concluso convenzioni.
- 210 Ne consegue che gli argomenti relativi alla fondatezza del trattamento tariffario differente dei prestatori di servizi di assistenza ai terzi e dei prestatori di servizi di autoassistenza debbono essere respinti.

b) Sull'assistenza ai terzi

— Per quanto riguarda l'AFS e l'OAT

- 211 Occorre innanzi tutto ricordare che gli argomenti secondo i quali l'ADP si è limitato ad accettare l'offerta dell'AFS, si è sforzato di proseguire l'esecuzione della convenzione stipulata tra di loro e ha concesso una riduzione al (...) % del tasso di canone di tale società a seguito dell'ingresso dell'OAT sul mercato nel 1992 sono già stati respinti nel contesto della quarta parte del motivo.
- 212 Occorre poi constatare che il prospetto presentato dal ricorrente per dimostrare la mancanza di discriminazioni non può essere preso in considerazione.

- 213 In primo luogo, non può tenersi conto della componente fissa del canone poiché essa ha lo scopo di compensare l'occupazione del demanio pubblico, la quale non è in discussione nel caso di specie. Ad abundantiam, occorre sottolineare che gli importi di tale componente non possono, in ogni caso, essere raffrontati in maniera astratta, ma debbono essere riferiti alla superficie, alla qualità e alla posizione dei beni immobili messi a disposizione dei vari prestatori di servizi. Inoltre, il ricorrente non menziona la somma di FRF (...) versata inizialmente dalla AFS per rilevare i locali della CIWL.
- 214 In secondo luogo, contrariamente a quanto sostiene il ricorrente, occorre tener conto del fatturato relativo alle prestazioni di autoassistenza, nei limiti in cui, come si è in precedenza constatato, l'OAT beneficia degli stessi servizi di gestione resi dall'ADP per le sue prestazioni di autoassistenza e per le sue prestazioni di assistenza ai terzi.
- 215 In terzo luogo, non può ammettersi che il tasso di canone applicato all'autoassistenza non possa avere alcun incidenza sulla concorrenza tra prestatori sul mercato dell'assistenza ai terzi in quanto l'autoassistenza sarebbe un'attività distinta dall'assistenza ai terzi. Infatti, occorre ricordare innanzi tutto che i prestatori di tali due categorie di assistenza beneficiano degli stessi servizi da parte dell'ADP. Inoltre, il fatto che all'autoassistenza sia applicato un tasso di canone (...) permette ai prestatori autorizzati a fornire le due forme di assistenza di ammortizzare i loro investimenti e di poter così offrire migliori condizioni per i servizi di assistenza ai terzi. Infine, tale tasso di canone (...) può incentivare talune compagnie aeree a praticare l'autoassistenza anziché ricorrere ai servizi di terzi.
- 216 Ne consegue che i due tipi di servizi di assistenza debbono essere presi in considerazione al fine di verificare se i canoni sono discriminatori.

- 217 In ogni caso, è giocoforza constatare che la discriminazione risulta chiaramente dal prospetto figurante al 'considerando' 19 della decisione impugnata, la cui esattezza non è contestata dal ricorrente e i cui dati derivano del resto dalle stesse risposte di quest'ultimo alle richieste di informazioni della Commissione. Infatti, vi risulta che il tasso di canone dell'OAT è del (...) % per l'autoassistenza e del (...) % per l'assistenza ai terzi, mentre il tasso del canone dell'AFS è del (...) %.
- 218 Infine, l'argomento del ricorrente secondo cui non esiste alcuna discriminazione sul mercato del trasporto aereo in sé dato che non esiste alcuna limitazione negli aeroporti parigini per quanto riguarda l'autoassistenza dev'essere anch'esso respinto. Da un parte, tale argomento, ammesso che sia fondato, non mette in discussione la discriminazione tra prestatori di assistenza ai terzi e prestatori di autoassistenza. D'altra parte, esso è inesatto nei limiti in cui, come viene rilevato al 'considerando' 123 della decisione impugnata, solo le grandi compagnie aeree che gestiscono un traffico rilevante negli aeroporti di Parigi hanno, in pratica, la possibilità di formare e rendere redditizio un servizio di autoassistenza, mentre le altre sono costrette a rivolgersi ai prestatori di assistenza ai terzi.

— Per quanto riguarda i servizi merci

- 219 Il ricorrente sostiene che non esiste alcuna discriminazione, poiché l'ADP applicherebbe effettivamente un tasso del (...) % a prescindere dal prestatore. Esso precisa tuttavia che, se le società (...) pagano un canone, ciò avviene perché, a differenza degli altri prestatori che esercitano la loro attività a beneficio di tutte le compagnie che si rivolgono a loro e a partire da locali loro propri, esse lavorano esclusivamente in qualità di subfornitori, rispettivamente per (...), e ciò nei locali stessi di tali due compagnie aeree.
- 220 In primo luogo, occorre ancora rilevare che, poiché l'ADP fornisce gli stessi servizi ai prestatori di assistenza, il diverso tasso di canone imposto a (...) non si

giustifica. In secondo luogo, secondo il prospetto figurante al 'considerando' 19 della decisione impugnata, prospetto redatto in base a dati forniti dal ricorrente in risposta alla richiesta di informazioni della Commissione, alla Air France viene applicato un tasso del (...) % sia per l'autoassistenza sia per l'assistenza ai terzi. In terzo luogo, l'asserzione secondo cui il fatto di agire unicamente come subfornitore di una compagnia aerea giustifica un tasso più elevato è in contraddizione con l'affermazione dell'ADP secondo cui il tasso del (...) % applicato all'HRS per le sue attività di commissariato aereo era giustificato in quanto tale società agiva unicamente come subfornitore dell'AOM. In quarto luogo, il fatto che (...) svolgano la loro attività di subfornitori nei locali della (...) non le pone in situazione diversa da quella degli altri prestatori che dispongono di locali propri, nel senso che tali due società non occupano edifici per i quali esse debbano pagare un canone demaniale. In quinto luogo, l'asserzione secondo cui gli altri prestatori fornirebbero servizi di assistenza a tutte le compagnie che si rivolgono a loro è contraddetta dal citato prospetto, dal quale risulta che essi effettuano solo prestazioni di autoassistenza.

- 221 Ne consegue che anche gli argomenti della quinta parte del quarto motivo devono essere respinti e, pertanto, che quest'ultimo non è fondato.

5. Sul quinto motivo, fondato sulla violazione dell'art. 90, n. 2, del Trattato

Argomenti delle parti

- 222 In via subordinata, il ricorrente considera che le regole di concorrenza non possono essergli applicate, ai sensi dell'art. 90, n. 2, del Trattato, al fine di permettergli di svolgere il proprio servizio di interesse generale (sentenza della Corte 27 aprile 1994, causa C-393/92, Almelo, Racc. pag. I-1477, punto 49).

- 223 Il ricorrente fa valere che, in forza dell'art. L. 251-2 del code de l'aviation civile, esso «è incaricato di organizzare, gestire e sviluppare l'insieme delle installazioni aeroportuali civili situate nella regione parigina e che sono destinate a facilitare l'arrivo e la partenza degli aerei, a guidarne la navigazione, a provvedere all'imbarco, allo sbarco e al trasferimento a terra dei viaggiatori, delle merci e della posta trasportata per via aerea, nonché tutti gli impianti annessi». Esso asserisce che tale funzione è stata qualificata sia dal Tribunal des conflits nella sua citata sentenza 13 dicembre 1976, che dalla Cour de cassation francese nella sentenza 13 gennaio 1982, SA Alta e a./Aéroports de Paris, come attività di servizio pubblico e che essa costituisce un «servizio di interesse economico generale» ai sensi dell'art. 90, n. 2, del Trattato.
- 224 Ora, l'interpretazione della Commissione secondo cui la quota variabile del canone corrisponde solo al compenso di alcuni servizi condurrebbe ad una notevole diminuzione del valore del demanio pubblico gestito dall'ADP e, di conseguenza, delle risorse di quest'ultimo, di modo che esso non potrebbe più far fronte agli oneri elevati che deve assumere. Il compenso dei soli servizi di gestione, peraltro definiti in maniera vaga, non avrebbe alcuna analogia con il corrispettivo dell'occupazione di un bene pubblico.
- 225 L'ADP ritiene che l'analisi della Commissione, contraria alla natura del canone dovuto per l'occupazione del demanio pubblico, costituisca un autentico esproprio che gli impedisce di eseguire le proprie funzioni.
- 226 La convenuta sostiene che le attività controverse non presentano necessariamente il carattere di servizi di interesse economico generale e che il ricorrente non ha dimostrato che le pratiche censurate siano necessarie all'esercizio della sua funzione.

Giudizio del Tribunale

- 227 Occorre ricordare che la deroga di cui all'art. 90, n. 2, del Trattato va interpretata restrittivamente e può valere solo alla duplice condizione, da una parte, che i pubblici poteri abbiano affidato all'impresa la gestione di un servizio economico di interesse generale e, dall'altra, che l'applicazione delle norme del Trattato osti all'adempimento della specifica missione affidatale e che non venga compromesso l'interesse della Comunità (citata sentenza *Merci convenzionali porto di Genova*, punto 26).
- 228 Senza che sia necessario pronunciarsi sulla questione se le attività controverse costituiscano un servizio di interesse economico generale ai sensi dell'art. 90, n. 2, del Trattato, basta constatare che, in ogni caso, il ricorrente non ha dimostrato come la decisione impugnata lo porrebbe nell'impossibilità di esercitare la sua funzione di servizio pubblico né che l'applicazione delle regole di concorrenza sia tale da ostacolare il compimento della funzione stessa.
- 229 Infatti, nella decisione impugnata, la Commissione non vieta all'ADP di riscuotere canoni come corrispettivo dei servizi offerti e neppure si pronuncia sull'entità dei canoni stessi, ma impone soltanto che esso ponga fine all'infrazione consistente nell'applicare canoni commerciali discriminatori. L'ADP può pertanto continuare a riscuotere canoni per finanziare il compimento della sua eventuale funzione di gestione di un servizio di interesse pubblico generale. Si deve rilevare al riguardo che, se, per adempiere correttamente la propria funzione di gestore, l'ADP riscuote canoni destinati a compensare le sue spese connesse agli investimenti, tale funzione non richiede assolutamente che vengano imposti canoni discriminatori. L'ADP non adduce del resto alcun elemento in senso contrario.
- 230 Ne consegue che il quinto motivo, fondato sulla violazione dell'art. 90, n. 2, del Trattato, dev'essere respinto.

6. *Sul sesto motivo, fondato sulla violazione dell'art. 222 del Trattato*

Argomenti delle parti

- 231 Il ricorrente considera che, riducendo il canone controverso ad un semplice indennizzo per i «servizi» resi dall'amministratore del demanio pubblico, la Commissione, nella decisione impugnata, arreca danno alla valorizzazione del detto demanio.
- 232 Inoltre, il ricorrente sostiene che la decisione impugnata pregiudica in maniera eccezionalmente grave i contratti da esso conclusi. Esso fa valere al riguardo che la posizione della Commissione lo costringe a procedere a un adeguamento del canone dell'AFS, da quest'ultima liberamente proposto a un dato momento, a quello di un nuovo concessionario che ha avanzato proposte in un altro momento, in un contesto economico totalmente diverso. Il diritto della concorrenza non imporrebbe mai, in nome del principio di non discriminazione, un siffatto adeguamento in una fattispecie in cui siano parti interessate privati che si sono vincolati contrattualmente in date molto distanti nel tempo. La Commissione opererebbe così una discriminazione tra la proprietà privata e la proprietà pubblica.
- 233 La convenuta sostiene di non aver violato l'art. 222 del Trattato.

Giudizio del Tribunale

- 234 Ai sensi dell'art. 222 del Trattato, il Trattato «lascia del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri».

- 235 Secondo il ricorrente, la Commissione avrebbe arrecato danno alla valorizzazione del demanio pubblico francese e quindi violato l'articolo di cui sopra.
- 236 Senza che sia necessario esaminare la questione se un danno alla valorizzazione del demanio pubblico pregiudichi il regime di proprietà, basta constatare che, in ogni caso, la Commissione, nella decisione impugnata, non arreca alcun danno al demanio pubblico.
- 237 Al riguardo, si deve ricordare che, al 'considerando' 98 della decisione impugnata, la Commissione afferma espressamente di non ritenere «di doversi pronunciare sui livelli dei canoni demaniali richiesti ai prestatori dei servizi d'assistenza in questione».
- 238 Analogamente, nel dispositivo della decisione impugnata, essa si limita ad ingiungere all'ADP di porre fine alla riscossione di canoni commerciali discriminatori, ma non vieta la riscossione di canoni e neppure fissa un livello di canone massimo.
- 239 Pertanto, la Commissione, nella decisione impugnata, non si è pronunciata su una valutazione del demanio pubblico, ma ha semplicemente imposto all'ADP di rispettare le disposizioni imperative dell'art. 86 del Trattato, al quale gli enti incaricati della gestione del demanio pubblico, così come i proprietari privati, sono tenuti a conformarsi.
- 240 Ne consegue che il motivo fondato sull'inosservanza dell'art. 222 del Trattato è infondato.

241 Tale conclusione non è inficiata dall'argomento secondo il quale la decisione impugnata pregiudicherebbe i contratti conclusi dall'ADP. Infatti, il carattere inderogabile del diritto della concorrenza è appunto inteso a rendere le sue disposizioni obbligatorie e a vietare agli operatori economici di scostarsene nelle loro pattuizioni.

7. Sul settimo motivo, fondato su uno sviamento di potere

Argomenti delle parti

242 Il ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso uno sviamento della funzione dell'art. 86 del Trattato in quanto la decisione impugnata mira in realtà ad armonizzare il corrispettivo dovuto per le occupazioni del demanio pubblico nell'ambito delle attività di assistenza a terra.

243 Il ricorrente rileva al riguardo che la Commissione, pur considerando che la quota fissa del canone non dovrebbe rientrare nella sua valutazione, precisa tuttavia, nel 'considerando' 127 della decisione impugnata, che «per quanto concerne, in particolare, il caso di AFS, [essa] non si oppone (...) all'inclusione di una componente demaniale del canone globale richiesto a detta società». Analogamente, esso asserisce che la Commissione fa espresso riferimento, al punto 18 della comunicazione degli addebiti, al fatto che le «pratiche dell'ADP in materia di canoni commerciali non corrisponderebbero alle pratiche comunemente riscontrate in altri aeroporti comunitari quali Londra Heathrow, Londra Gatwick, Amsterdam-Schiphol e Francoforte».

244 Per giunta, la Commissione non avrebbe cercato di conoscere l'opinione dei prestatori sui canoni controversi. Ciò dimostrerebbe appunto che non si tratta per

essa, nel caso di specie, di applicare le regole di concorrenza ad una fattispecie concreta, ma di perseguire obiettivi legislativi.

245 Poiché l'assistenza a terra negli aeroporti è direttamente connessa alla politica comune dei trasporti, non spetterebbe alla Commissione utilizzare la denuncia presentata dall'AFS per tentare di imporre una modifica dei diritti nazionali per quanto riguarda il compenso per occupazione del demanio pubblico.

246 La convenuta sostiene di non aver commesso alcuno sviamento di potere.

Giudizio del Tribunale

247 Secondo una giurisprudenza costante, una decisione è viziata da sviamento di potere solo se, in base a indizi oggettivi, pertinenti e concordanti, risulta adottata allo scopo esclusivo, o quanto meno determinante, di raggiungere fini diversi da quelli dichiarati (sentenza del Tribunale 16 luglio 1998, causa T-72/97, Proderec/Commissione, Racc. pag. II-2847, punto 118).

248 È giocoforza constatare, alla lettura tanto del dispositivo quanto della motivazione della decisione impugnata, riguardante del resto i soli aeroporti parigini, che la Commissione non procede ad alcuna armonizzazione delle condizioni di determinazione dei canoni di occupazione del demanio pubblico, ma mira soltanto a far cessare un abuso di posizione dominante vietando all'ADP di imporre canoni discriminatori ai vari prestatori di servizi di assistenza a terra. Al 'considerando' 98 della decisione impugnata, essa asserisce di non ritenere, in

questa controversia, «di doversi pronunciare sui livelli dei canoni demaniali richiesti ai prestatori dei servizi di assistenza in questione». La decisione impugnata non può quindi costituire un mezzo indiretto utilizzato dalla Commissione per tentare di armonizzare i compensi per occupazione del demanio pubblico.

- 249 Per quanto riguarda la censura fondata sul fatto che la Commissione non ha interrogato altri prestatori sui canoni controversi, occorre ricordare che l'art. 19, n. 2, del regolamento n. 17 prevede che la Commissione ha la facoltà, ma non l'obbligo, di sentire terzi. Non avendo fatto cenno di alcuna richiesta di audizione di imprese terze, il ricorrente non può contestare alla Commissione l'assenza di ulteriori audizioni. In ogni caso, la censura è priva di pertinenza ai fini della dimostrazione dell'asserito sviamento di potere.
- 250 Il motivo è manifestamente infondato.
- 251 Da tutto quanto precede risulta che il ricorso dev'essere respinto.

Sulle spese

- 252 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, il soccombente è condannato alle spese, se ne è stata fatta domanda. Il ricorrente è rimasto soccombente e va quindi condannato a sopportare, oltre alle proprie, le spese sostenute dalla Commissione e dall'interveniente, conformemente alle conclusioni di queste ultime in tal senso.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Terza Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) Il ricorso è respinto.
- 2) Il ricorrente sopporterà le proprie spese e quelle sostenute dalla Commissione e dall'interveniente Alfa Flight Services.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 12 dicembre 2000.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

J. Azizi