

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

24 ottobre 2002 *

Nel procedimento C-82/01 P,

Aéroports de Paris, con sede in Parigi (Francia), rappresentato dall'avv. H. Calvet,
con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

avente ad oggetto un ricorso diretto all'annullamento della sentenza pronunciata dal Tribunale di primo grado delle Comunità europee (Terza Sezione) il 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, **Aéroports de Paris/Commissione** (Racc. pag. II-3929),

procedimento in cui le altre parti sono:

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dalla sig.ra R. Pignataro, in qualità di agente, assistita dall'avv.to B. Geneste, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta in primo grado,

* Lingua processuale: il francese.

e

Alpha Flight Services SAS, con sede in Parigi, rappresentata dagli avv.ti L. Marville e A. Denantes, con domicilio eletto in Lussemburgo,

interveniante in primo grado,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dai sigg. C. Gulmann, facente funzione di presidente della Sesta Sezione, V. Skouris, dalle sig.re F. Macken e N. Colneric e dal sig. J.N. Cunha Rodrigues (relatore), giudici,

avvocato generale: J. Mischo
cancelliere: R. Grass

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 21 febbraio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con ricorso depositato nella cancelleria della Corte il 17 febbraio 2001, l'Aéroports de Paris (in prosieguo: l'«ADP») ha impugnato, ai sensi dell'art. 49 dello Statuto CE della Corte di giustizia, la sentenza del Tribunale di primo grado 12 dicembre 2000, causa T-128/98, Aéroports de Paris/Commissione (Racc. pag. II-3929; in prosieguo: la «sentenza impugnata»), con cui quest'ultimo giudice ha respinto il suo ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 11 giugno 1998, 98/513/CE, relativa ad 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 controversa»).

Fatti

- 2 Dalla sentenza impugnata risulta che:

«1 Il ricorrente, [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".

- 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 (...)% [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.

- 8 Ai sensi dell'art. 23 della convenzione, il canone dovuto dall'AFS era determinato come segue:
 - i) non viene percepito alcun canone demaniale;

 - 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 dal perimetro dell'aeroporto) alle società che provvedono a servizi di commissariato aereo nelle aree dell'ADP. 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 del 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.

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 con le

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).

- 15 Il 1° febbraio 1996, la Commissione ha inviato all'ADP una richiesta di informazioni ai sensi dell'art. 11 del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento d'applicazione degli artt. 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-CDG 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. 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 controversa] 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”».

Sentenza impugnata

- 3 Il 7 agosto 1998 l'ADP ha proposto dinanzi al Tribunale un ricorso diretto all'annullamento della decisione controversa.

- 4 Con la sentenza impugnata il Tribunale ha respinto i vari motivi fatti valere dall'ADP e fondati, il primo, su un vizio di procedura, il secondo, su una violazione dei diritti della difesa, il terzo, su un'inosservanza dell'obbligo di motivazione, il quarto, su una violazione dell'art. 86 del Trattato, il quinto, sul mancato rispetto dell'art. 90, n. 2, del Trattato CE (divenuto art. 86, n. 2, CE), il sesto, su un'inosservanza dell'art. 222 del Trattato CE (divenuto art. 295 CE) e, il settimo, su uno sviamento di potere.

Ricorso contro la sentenza del Tribunale di primo grado

5 Con la sua impugnazione l'ADP chiede che la Corte voglia:

— in via principale:

— annullare la sentenza impugnata;

— accogliere le conclusioni presentate dall'ADP in primo grado, e cioè annullare la decisione controversa;

— condannare la Commissione a pagare tutte le spese sostenute dal ricorrente nell'ambito del procedimento dinanzi al Tribunale e nell'ambito del presente procedimento;

— condannare l'AFS a sopportare le proprie spese nell'ambito del procedimento dinanzi al Tribunale nonché, nel caso in cui essa presenti una comparsa nell'ambito del presente procedimento, a sopportare le proprie spese sostenute a tale titolo nonché quelle dell'ADP relative a tale intervento;

— in subordine:

— annullare la sentenza impugnata e rinviare la causa dinanzi ad una sezione del Tribunale composta da giudici diversi da quelli da cui era composta la sezione che ha emesso tale sentenza;

— riservare le spese e rinviare la questione della loro determinazione alla sezione del Tribunale che si pronuncerà sulla causa.

6 La Commissione chiede che la Corte voglia:

— dichiarare irricevibile l'impugnazione per violazione dell'art. 112 del regolamento di procedura;

— in subordine, dichiarare irricevibili e, in ogni caso, infondati, i motivi secondo, terzo, dal quinto al nono e dichiarare infondati i motivi primo, quarto e decimo;

— di conseguenza, respingere l'impugnazione;

— condannare il ricorrente alle spese.

7 L'AFS chiede che la Corte voglia:

— respingere la domanda di annullamento della decisione controversa proposta dall'ADP;

— condannare l'ADP a sopportare tutte le spese del presente procedimento.

Sulla ricevibilità

8 La Commissione sostiene che il ricorso in esame è irricevibile nel suo complesso in quanto l'ADP farebbe riferimento più volte a documenti che, pur essendo stati allegati al ricorso presentato dinanzi al Tribunale, non sarebbero stati allegati all'atto di impugnazione. Così facendo, l'ADP avrebbe disatteso gli artt. 112 e 37 del regolamento di procedura della Corte.

9 A questo proposito occorre ricordare che l'art. 112, nn. 1 e 2, del regolamento di procedura definisce le condizioni a cui deve rispondere l'atto di impugnazione. Il n. 1, secondo comma, di tale articolo prevede, in particolare, l'applicazione dell'art. 37 dello stesso regolamento, il quale stabilisce, al n. 1, secondo comma, che ogni atto processuale dev'essere «corredato di tutti gli allegati in esso menzionati» e, al n. 4, che «[a]d ogni atto processuale dev'essere allegato un fascicolo degli atti e documenti invocati a sostegno, corredato di un indice di tali atti e documenti».

- 10 Ciononostante, nessuna disposizione del regolamento di procedura impone l'irricevibilità dell'impugnazione come sanzione dell'inosservanza delle condizioni previste all'art. 37, nn. 1 e 4, di tale regolamento.
- 11 D'altro canto, dinanzi alla Corte non è stato addotto alcun elemento dal quale risulti che la Commissione o l'AFS abbiano subito un pregiudizio a causa del fatto che atti ai quali l'atto d'impugnazione rinvia non siano stati allegati, mentre è pacifico che questi ultimi erano noti alle stesse parti per essere stati allegati al ricorso presentato dinanzi al Tribunale.
- 12 Il vizio fatto valere dalla Commissione non è, pertanto, sufficiente per determinare l'irricevibilità dell'impugnazione (v., in tal senso, sentenza 24 ottobre 1996, causa C-91/95 P, Tremblay e a./Commissione, Racc. pag. I-5547, punto 11).
- 13 Per questi motivi, si deve disattendere la domanda della Commissione diretta ad ottenere che la Corte dichiari irricevibile l'impugnazione nel suo complesso.

Sul merito

Sul primo motivo, relativo ad una violazione dei regolamenti n. 17 e (CEE) n. 3975/87

- 14 L'ADP sostiene che il Tribunale ha commesso un errore di diritto dichiarando, ai punti 34-52 della sentenza impugnata, che la Commissione aveva giustamente ritenuto che ad applicarsi nel caso di specie fosse il regolamento n. 17 e non 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). Nessun punto della motivazione della sentenza impugnata permetterebbe di rimettere in discussione la sottrazione del settore dei trasporti nel suo insieme all'applicazione del regolamento n. 17 e il correlativo assoggettamento di tale settore al regolamento n. 3975/87.

- 15 L'ADP fonda tale motivo, in primo luogo, sulla sentenza 11 marzo 1997, causa C-264/95 P, Commissione/UIC (Racc. pag. I-1287), nella quale, al punto 44, la Corte ha rilevato che «il complesso del settore dei trasporti» era stato sottratto all'applicazione del regolamento n. 17 dal regolamento del Consiglio 26 novembre 1962, n. 141, relativo alla non applicazione del regolamento n. 17 al settore dei trasporti (GU 1962, n. 124, pag. 2751). Di conseguenza, il regolamento n. 3975/87, che avrebbe sostituito il regolamento n. 141, dovrebbe applicarsi al settore dei trasporti nel suo complesso, nel quale rientrerebbe incontestabilmente l'attività dell'ADP.
- 16 A questo proposito occorre rilevare che, al punto 44 della citata sentenza Commissione/UIC, la Corte ha esaminato la questione se una clausola che vieta ad agenzie di viaggi di favorire, nella loro pubblicità, nelle loro offerte o nei loro consigli ai clienti, mezzi di trasporto concorrenti dei trasporti ferroviari rientrasse nell'ambito di applicazione del regolamento n. 17 o di quello del regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1017, relativo all'applicazione delle regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU L 175, pag. 1), il cui art. 1 riguarda in particolare intese aventi «per oggetto o per effetto la fissazione di prezzi e condizioni di trasporto, la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto, la ripartizione dei mercati dei trasporti». Concludendo appunto che una clausola del genere, relativa alle modalità di commercializzazione di servizi di trasporto da parte delle agenzie di viaggi, rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1017/68 e non del regolamento n. 17 la Corte ha osservato che il complesso del settore dei trasporti era stato sottratto all'applicazione del regolamento n. 17 dal regolamento n. 141.
- 17 Non può pertanto dedursi dal punto 44 della citata sentenza Commissione/UIC che un'attività di gestore di aeroporti come quella svolta dall'ADP rientri necessariamente nel settore dei trasporti ai sensi di tale sentenza.

- 18 Del resto, l'interpretazione secondo la quale l'attività svolta dall'ADP non è esclusa dall'ambito di applicazione del regolamento n. 17 dal regolamento n. 141 è confortata dai termini stessi di quest'ultimo regolamento. Così, da un lato, come ha rilevato il Tribunale al punto 56 della sentenza impugnata, nel terzo 'considerando' del regolamento n. 141 si afferma che 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». D'altro lato, l'art. 1 del regolamento n. 141 esclude l'applicazione del regolamento n. 17 solo nei confronti delle intese aventi «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».
- 19 Giustamente quindi il Tribunale, al punto 52 della sentenza impugnata, ha respinto l'argomentazione dell'ADP fondata sulla citata sentenza Commissione/UIC.
- 20 In secondo luogo, l'ADP contesta al Tribunale il fatto di aver proceduto ad un'interpretazione scorretta del regolamento n. 3975/87 per dedurne che quest'ultimo non era applicabile nel caso di specie.
- 21 A questo proposito, si deve rilevare che il Tribunale ha potuto giustamente considerare che il regolamento n. 3975/87 si applica unicamente alle attività concernenti direttamente la prestazione di servizi di trasporto aereo, di cui non fanno parte le attività svolte dall'ADP.
- 22 In tale contesto, il Tribunale ha correttamente fatto riferimento, al punto 41 della sentenza impugnata, al titolo del regolamento n. 3975/87, ai sensi del quale quest'ultimo determina le modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle «imprese di trasporti aerei». Se è vero che, come rileva l'ADP, la versione inglese di tale titolo fa riferimento alle «undertakings in the air transport sector»,

non è meno vero che l'art. 1, n. 1, dello stesso regolamento, ai sensi del quale quest'ultimo «determina le norme particolareggiate di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato ai servizi di trasporto aereo», conferma che un'attività rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento solo se è direttamente connessa alla prestazione di servizi di trasporto aereo. Ora, ciò non si verifica per attività come quelle esercitate dall'ADP che, come è stato rilevato al punto 46 della sentenza impugnata, non consistono nel fornire servizi di assistenza a terra, ma nell'offrire servizi a imprese che offrono a loro volta i loro servizi di assistenza a terra ai trasportatori aerei.

- 23 Contrariamente a quanto sostiene l'ADP, l'art. 4 bis, n. 1, del regolamento (CEE) n. 3975/87, quale modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 14 maggio 1991, n. 1284 (GU L 122, pag. 2), non rimette in discussione questa conclusione. Infatti, come giustamente si afferma al punto 42 della sentenza impugnata, tale disposizione riguarda solo le pratiche che possono «compromettere direttamente l'esistenza di un servizio aereo», il che presuppone l'esistenza di un nesso diretto con la prestazione di servizi di trasporto aereo.
- 24 Pure giustamente il Tribunale ha rilevato, al punto 40 della sentenza impugnata, che la conclusione secondo la quale il regolamento n. 17 è applicabile ai comportamenti diversi da quelli direttamente connessi con le prestazioni di servizi di trasporto aereo è confermata dal primo 'considerando' del regolamento (CEE) del Consiglio 14 dicembre 1987, n. 3976, relativo all'applicazione dell'art. 87, n. 3, del Trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei (GU L 374, pag. 9), ai sensi del quale 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».
- 25 Anche se il regolamento n. 3976/87 riguarda l'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato (divenuto art. 81, n. 3, CE), relativo a talune intese, mentre la decisione controversa riguarda un abuso di posizione dominante, non è meno vero che i regolamenti nn. 3975/87 e 3976/87 sono stati adottati lo stesso giorno e vertono

sull'applicazione delle regole di concorrenza ai servizi di trasporto aereo, mentre nessun elemento consente di concludere che l'ambito di applicazione del regolamento n. 17 differisca a seconda che si tratti di intese rientranti nella previsione dell'art. 85, n. 3, del Trattato o di abuso di posizione dominante.

- 26 Inoltre il Tribunale, al punto 50 della sentenza impugnata, ha giustamente respinto l'argomento dell'ADP fondato sul fatto che, nella sua proposta di direttiva 95/C 142/09 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU 1995, C 142, pag. 7), la Commissione aveva precisato che l'assistenza a terra è parte integrante del sistema di trasporto aereo. Come il Tribunale ha dichiarato, tale valutazione non è stata riportata dal Consiglio nella direttiva del Consiglio 15 ottobre 1996, 96/67/CE, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272, pag. 36), e, in ogni caso, la decisione controversa non riguarda i servizi di assistenza a terra ma le attività di gestore degli aeroporti parigini dell'ADP, attività situate su un mercato a monte dei detti servizi.
- 27 Risulta dalle considerazioni che precedono che il Tribunale ha giustamente considerato che le attività dell'ADP, pur rientrando nel settore dei trasporti, non costituiscono servizi di trasporto aereo ai sensi del regolamento n. 3975/87.
- 28 Di conseguenza, il primo motivo dev'essere respinto in quanto infondato.

Sul secondo motivo, relativo ad una violazione dell'obbligo di motivazione da parte del Tribunale

- 29 Secondo l'ADP, la motivazione del Tribunale contiene una contraddizione. Da una parte, ai punti 65-67 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe

ammesso che la decisione controversa non esige l'applicazione di canoni identici ai prestatori di servizi di autoassistenza e ai prestatori di servizi di assistenza ai terzi, mentre, d'altra parte, al punto 206 della stessa sentenza, il Tribunale avrebbe imposto un'identità dei canoni applicati a tali due categorie di prestatori in ragione dell'identità dei servizi forniti a questi ultimi dall'ADP. Pertanto il Tribunale avrebbe violato l'obbligo di motivazione, il che dovrebbe comportare l'annullamento della sentenza impugnata.

- 30 La Commissione contesta la ricevibilità di tale motivo in quanto esso si limiterebbe a riprodurre il secondo e il terzo motivo sollevati dinanzi al Tribunale, con i quali l'ADP contestava alla Commissione il fatto di aver violato il suo obbligo di motivazione della decisione controversa in quanto essa non avrebbe adottato la stessa posizione nella comunicazione degli addebiti e in tale decisione.
- 31 Conformemente alla giurisprudenza della Corte (v., in particolare, sentenza 4 luglio 2000, causa C-352/98 P Bergaderm e Goupil/Commissione, Racc. pag. I-5291, punto 34), un ricorso avverso una sentenza del Tribunale deve indicare in modo preciso gli elementi contestati della sentenza di cui si chiede l'annullamento nonché gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno di tale domanda. Ora, come risulta dal punto 29 della presente sentenza, ciò si verifica nel caso di specie, di modo che il secondo motivo è ricevibile.
- 32 Nel merito, occorre rilevare che, ai punti 65-67 della sentenza impugnata, il Tribunale ha osservato che né nella decisione controversa né nella comunicazione degli addebiti si pretendevano canoni identici per l'autoassistenza e per l'assistenza ai terzi e che la Commissione si limitava ad esigere che i detti canoni fossero non discriminatori.
- 33 Tale osservazione non è in contraddizione con la conclusione, figurante ai punti 206-210 della sentenza impugnata, secondo la quale, nella fattispecie, i

prestatori di servizi di assistenza ai terzi e i prestatori di servizi di autoassistenza beneficiavano degli stessi servizi di gestione dell'ADP e il trattamento tariffario differente di tali due categorie di prestatori non era giustificato.

- 34 Infatti, come risulta dai punti 65-67 e 206-210 della sentenza impugnata, l'affermazione secondo la quale i canoni debbono essere fissati in maniera non discriminatoria implica non che essi siano necessariamente identici per le due categorie di prestatori di cui trattasi, ma che ogni differenza sia obiettivamente giustificata. Ora, nel caso di specie, al punto 210 della sentenza impugnata, il Tribunale ha concluso per l'assenza di giustificazione della differenza esistente tra i canoni imposti alle due categorie di prestatori, tenuto conto, in particolare, del fatto, rilevato al punto 206 della stessa sentenza, che i servizi forniti dall'ADP a tali due categorie erano gli stessi.
- 35 Poiché la motivazione della sentenza impugnata non contiene la contraddizione asserita dall'ADP, il secondo motivo dev'essere respinto in quanto infondato.

Sul terzo motivo, relativo ad una violazione dei diritti della difesa da parte del Tribunale

- 36 Secondo l'ADP, il Tribunale ha violato i suoi diritti della difesa in quanto, al punto 126 della sentenza impugnata, esso ha rilevato che anche l'attività della società HRS, un prestatore di servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Parigi, avrebbe dovuto essere assoggettata al versamento di un canone commerciale e che il fatto che ciò non si verificasse costituiva una discriminazione aggiuntiva, benché essa non fosse espressamente contestata nella decisione controversa. Così facendo, il Tribunale avrebbe accertato un'infrazione alle regole di concorrenza da parte dell'ADP in violazione delle norme procedurali previste dal diritto

comunitario ai fini di tale accertamento, nei limiti in cui tale addebito non sarebbe contenuto né nella comunicazione degli addebiti né nella decisione controversa ed in cui, pertanto, l'ADP non sarebbe stata in grado di difendersi nei confronti di tale addebito.

- 37 La Commissione fa valere che il motivo relativo ad una violazione dei diritti della difesa non può essere sollevato in quanto tale nei confronti del Tribunale e che, pertanto, esso dev'essere dichiarato manifestamente irricevibile.
- 38 Quanto alla ricevibilità del terzo motivo, come l'ADP ricorda giustamente, risulta dalla giurisprudenza della Corte (v., in particolare, sentenza 9 settembre 1999, causa C-64/98 P, Petrides/Commissione, Racc. pag. I-5187, punti 31-34) che il mancato rispetto dei diritti della difesa da parte del Tribunale può essere fatto valere nell'ambito di un'impugnazione dinanzi alla Corte. Questo motivo è pertanto ricevibile.
- 39 Quanto al merito, occorre rilevare che, ai punti 120-124 della sentenza impugnata, il Tribunale ha spiegato le ragioni che lo portavano a concludere, al punto 125 della stessa sentenza, che le attività dell'ADP non rientrano nell'esercizio di una funzione pubblica e che si tratta di attività di impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato, anche se esse sono svolte sul demanio pubblico.
- 40 Al punto 126 della sentenza impugnata, il Tribunale ha aggiunto che la circostanza, rilevata dall'ADP al fine di provare il carattere esclusivamente demaniale dei canoni controversi, che la HRS eserciti la sua attività dall'esterno dell'area aeroportuale senza versare alcun canone all'ADP non può inficiare la conclusione di cui al punto 125 di tale sentenza, nei limiti in cui la HRS deve, in ogni caso, utilizzare le installazioni aeroportuali, poiché l'assistenza a terra si svolge, per definizione, nell'aeroporto. Il Tribunale ha potuto giustamente considerare che la detta circostanza non può modificare la natura dei canoni controversi o delle attività che essi compensano.

- 41 L'affermazione, contenuta nel punto 126 della sentenza impugnata, secondo cui il fatto che la HRS non versi alcun canone costituisce una discriminazione aggiuntiva presenta carattere sovrabbondante. Ora, le censure mosse in merito a una motivazione sovrabbondante di una sentenza del Tribunale devono essere respinte in modo puro e semplice, poiché una motivazione siffatta non può comportare l'annullamento della pronuncia (v., in particolare, ordinanza 25 marzo 1996, causa C-137/95 P, SPO e a./Commissione, Racc. pag. I-1611, punto 47).
- 42 Di conseguenza, il terzo motivo dev'essere respinto.

Sul quarto motivo, relativo alla mancata risposta ad un motivo dedotto dall'ADP

- 43 Secondo l'ADP, nella decisione controversa si afferma che il trattamento differente da parte dell'ADP dell'assistenza ai terzi e dell'autoassistenza produceva effetti discriminatori sul mercato del trasporto aereo. L'ADP ricorda a questo proposito che, ai sensi del punto 123, ultima frase, della motivazione della decisione controversa, le compagnie aeree che non effettuano l'autoassistenza «devono (...) ricorrere a servizi d'assistenza ai terzi più onerosi e subiscono di conseguenza gli effetti discriminatori dei canoni commerciali applicati da ADP».
- 44 Ora, il Tribunale non avrebbe risposto all'argomento dell'ADP con cui veniva contestata tale affermazione mettendo in evidenza le differenze tra la situazione del trasportatore che pratica l'autoassistenza e quello che fa ricorso ai servizi di un terzo.

45 Innanzi tutto occorre rilevare che, contrariamente a quanto sostiene l'ADP, il Tribunale, al punto 218 della sentenza impugnata, ha risposto, nei seguenti termini, al detto argomento:

«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 una 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 [controversa], 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».

46 D'altro canto, come sostiene giustamente la Commissione, questo argomento fatto valere in primo grado si basa su una premessa erronea in quanto presuppone che la decisione controversa riguardi una discriminazione tra trasportatori aerei. Infatti, dalla formulazione stessa dell'art. 1 della detta decisione risulta che «[l'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 (...), i servizi di pulizia degli aerei e i servizi di assistenza merci, negli aeroporti parigini». Di conseguenza, la decisione controversa non riguarda una discriminazione tra trasportatori aerei, ma, come risulta anche dalla motivazione di tale decisione, le condizioni tariffarie disuguali applicabili a prestatori o ad utenti che forniscono uno stesso tipo di servizi di assistenza.

47 Questa valutazione non può essere rimessa in discussione dal punto 123, ultima frase, della motivazione della decisione controversa, che è diretto unicamente a rilevare, in via incidentale, che canoni discriminatori sul mercato dei servizi di

gestione degli aeroporti hanno effetti sui trasportatori aerei che non praticano l'autoassistenza e che sono costretti a ricorrere a servizi di assistenza ai terzi più onerosi.

48 Di conseguenza, il quarto motivo dev'essere respinto.

Sul quinto motivo, relativo ad uno snaturamento degli elementi di prova

- 49 Secondo l'ADP, il Tribunale, al punto 117 della sentenza impugnata, ha commesso un grave snaturamento degli elementi di prova operando una distinzione tra, da un lato, l'occupazione dei terreni, degli edifici e degli impianti situati nel perimetro dell'aeroporto, in contropartita della quale il prestatore dei servizi verserebbe un canone demaniale, e, dall'altro, i servizi di gestione dell'aeroporto e l'autorizzazione alla prestazione di servizi di assistenza a terra come corrispettivo della quale il prestatore verserebbe un canone commerciale.
- 50 A giustificazione della sua analisi, il Tribunale si sarebbe fondato sulle convenzioni stipulate dall'ADP con l'AFS, da una parte, e l'OAT, dall'altra, mentre, in realtà, le dette convenzioni prevedrebbero un canone globale in contropartita dell'occupazione esclusiva del demanio pubblico.
- 51 In primo luogo, i pretesi «servizi di gestione» resi dall'ADP ai prestatori non sarebbero in nessun caso considerati dalle dette convenzioni. In secondo luogo, secondo l'ADP, tali convenzioni sono state espressamente concluse sotto il regime delle autorizzazioni di occupazione temporanea del demanio pubblico. Ora, conformemente al diritto del demanio pubblico francese, solo l'occupazione esclusiva del demanio pubblico da parte dei prestatori di servizi di assistenza a terra potrebbe dar luogo alla riscossione di un canone.

- 52 L'ADP aggiunge che, come è stato chiaramente illustrato dinanzi al Tribunale, il canone globale riscosso per un'occupazione esclusiva del demanio pubblico può essere determinato vuoi solo sulla base di una componente variabile, vuoi sulla base di una componente fissa e di una componente variabile. Tali due componenti sarebbero allora indissociabili l'una dall'altra in quanto costituirebbero modalità di determinazione di un canone globale unico.
- 53 La Commissione sostiene che tale motivo dev'essere dichiarato manifestamente irricevibile per tre ragioni. Anzitutto, il ricorrente avrebbe omesso di accludere vari allegati all'atto di impugnazione. Inoltre, il detto motivo si limiterebbe a riprodurre la prima parte del quarto motivo sollevato dinanzi al Tribunale. Infine, le convenzioni concluse dall'ADP con l'AFS, da una parte, e l'OAT, dall'altra, non costituirebbero elementi di prova, ma semplici fatti. Anche supponendo che si tratti di elementi di prova, la Corte non sarebbe, in linea di principio, competente ad esaminare le prove che il Tribunale ha ammesso a sostegno di fatti.
- 54 Per quanto riguarda innanzi tutto la censura di irricevibilità che la Commissione fonda sulla mancata comunicazione, in sede di impugnazione, di documenti già comunicati nel corso del procedimento svoltosi dinanzi al Tribunale, dai punti 9-12 della presente sentenza risulta che una siffatta circostanza non può comportare l'irricevibilità di motivi di impugnazione.
- 55 Quanto poi alla censura relativa alla pretesa ripetizione di un motivo già presentato dinanzi al Tribunale, basta constatare che il presente motivo indica in modo preciso gli elementi contestati della sentenza impugnata nonché gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno della domanda diretta all'annullamento della sentenza stessa, conformemente agli obblighi risultanti dalla giurisprudenza ricordata al punto 31 della presente sentenza.

- 56 Infine, in risposta alla terza censura relativa alla ricevibilità del quinto motivo, occorre ricordare che, conformemente alla giurisprudenza della Corte, sono ricevibili in sede di impugnazione censure relative all'accertamento dei fatti e alla loro valutazione nella sentenza impugnata qualora il ricorrente faccia valere che il Tribunale ha compiuto accertamenti la cui inesattezza materiale risulta dai documenti del fascicolo oppure che ha snaturato gli elementi di prova dinanzi ad esso prodotti (v., in particolare, sentenza 15 giugno 2000, causa C-237/98 P, Dorsch Consult/Consiglio e Commissione, Racc. pag. I-4549, punti 35 e 36). Ora, ciò è proprio quanto si verifica nel caso di specie.
- 57 Di conseguenza, il motivo è ricevibile.
- 58 Quanto al merito, si deve constatare che il Tribunale non ha commesso alcuno snaturamento degli elementi del fascicolo distinguendo, nella sua analisi dei canoni controversi, tra il canone demaniale, come contropartita dell'autorizzazione all'occupazione del demanio pubblico, da una parte, e il canone commerciale, quale corrispettivo dei servizi di gestione forniti dall'ADP e dell'autorizzazione di gestione, dall'altra.
- 59 Infatti, come dimostrato dall'avvocato generale ai punti 107-113 delle sue conclusioni per quanto riguarda la convenzione conclusa tra l'ADP e l'AFS, tale distinzione può, in particolare, basarsi, oltre che sul titolo stesso della detta convenzione, sull'art. 17 di quest'ultima, che ne definisce l'oggetto, nonché sull'art. 23 della convenzione stessa, ai sensi del quale, come contropartita per l'autorizzazione di occupazione e di «gestione», un canone «commerciale» calcolato proporzionalmente alla cifra d'affari è dovuto all'ADP, mentre non è riscosso alcun canone «demaniale». La stessa constatazione si impone per quanto riguarda la convenzione conclusa tra l'ADP e l'OAT, che distingue chiaramente tra un canone «demaniale» e un canone «commerciale».

60 Pertanto, respingendo la tesi sostenuta dall'ADP, secondo la quale i canoni versatigli dall'AFS e dall'OAT rappresentavano la contropartita finanziaria della sola occupazione esclusiva del demanio pubblico, il Tribunale non ha minimamente snaturato gli elementi agli atti, di modo che il quinto motivo dev'essere respinto in quanto infondato.

Sul sesto motivo, relativo allo snaturamento del diritto nazionale

61 L'ADP sostiene che il Tribunale ha manifestamente snaturato il diritto nazionale dichiarando, al punto 125 della sentenza impugnata, 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».

62 La Commissione sostiene che questo motivo dev'essere dichiarato manifestamente irricevibile, in primo luogo, in quanto l'ADP non avrebbe allegato all'atto di impugnazione una sentenza da esso citata e che era stata allegata al ricorso di annullamento depositato dinanzi al Tribunale, in secondo luogo, in quanto l'ADP si limiterebbe a ribadire con il detto motivo la prima parte del quarto motivo dedotto dinanzi al Tribunale e, in terzo luogo, in quanto la valutazione del diritto nazionale operata dal Tribunale non potrebbe essere contestata nell'ambito di un'impugnazione.

63 Nessuna di queste censure di irricevibilità può essere accolta. In primo luogo, risulta dall'art. 54 della presente sentenza che il fatto di non aver allegato all'atto di impugnazione un documento già prodotto dinanzi al Tribunale non può comportare l'irricevibilità dei motivi dell'impugnazione. In secondo luogo, il motivo in esame indica in modo preciso gli elementi contestati della sentenza impugnata nonché gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno della domanda diretta all'annullamento della sentenza stessa, di modo che gli obblighi espressi dalla giurisprudenza citata al punto 31 della presente sentenza sono

soddisfatti. In terzo luogo, risulta dalla giurisprudenza ricordata al punto 56 della presente sentenza che una censura fondata sull'erronea valutazione del diritto nazionale è ricevibile qualora, come nel caso di specie, al Tribunale venga contestato di aver snaturato tale diritto.

64 Il sesto motivo è pertanto ricevibile.

65 Quanto al merito, occorre rilevare che la conclusione a cui è giunto il Tribunale al punto 125 della sentenza impugnata non è fondata su un esame del diritto francese, esame che viene effettuato solo ad abundantiam al punto 129 della stessa sentenza, ma risulta da una valutazione delle controverse attività dell'ADP alla luce del diritto comunitario effettuata ai punti 119-124 della sentenza impugnata.

66 Infatti, proprio alla luce del diritto comunitario si deve determinare se le attività di gestore di infrastrutture aeroportuali esercitate dall'ADP costituiscano un'attività di impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato. Così, contrariamente a quanto sostiene l'ADP, la motivazione di cui al punto 129 della sentenza impugnata presenta, come giustamente rileva il Tribunale, carattere sovrabbondante.

67 Nei limiti in cui il sesto motivo è quindi diretto contro un punto sovrabbondante della motivazione della sentenza impugnata, esso non può, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 41 della presente sentenza, comportare il suo annullamento e deve pertanto essere respinto in quanto ininfluyente.

Sul settimo motivo, relativo ad una violazione dell'art. 86 del Trattato da parte del Tribunale in quanto esso ha qualificato l'ADP come impresa

- 68 Con il suo settimo motivo, l'ADP sostiene che il Tribunale ha disatteso l'art. 86 del Trattato qualificando, ai punti 120-126 della sentenza impugnata, l'ADP come impresa ai sensi di tale norma. L'amministrazione del demanio pubblico, sola attività controversa nel caso di specie, comporterebbe l'esercizio di prerogative dei pubblici poteri e, pertanto, non potrebbe costituire un'attività di impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato.
- 69 L'ADP rileva a questo proposito che, secondo la giurisprudenza della Corte, non sono imprese le persone giuridiche pubbliche le cui attività dipendono dall'esercizio di pubblici poteri loro spettanti (v., in particolare, sentenza 4 maggio 1988, causa 30/87, Bodson, Racc. pag. 2479). In applicazione di tale giurisprudenza, il Tribunale avrebbe dovuto considerare che l'ADP non è un'impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato.
- 70 L'ADP sostiene inoltre che la giurisprudenza citata dal Tribunale al punto 123 della sentenza impugnata non può in alcun caso rimettere in discussione l'affermazione secondo la quale l'amministrazione del demanio pubblico comporta l'esercizio di prerogative dei pubblici poteri e non costituisce quindi un'attività di impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato. Infatti, da una parte, la sentenza 20 marzo 1985, causa 41/83, Italia/Commissione (Racc. pag. 873), avrebbe riguardato servizi di telecomunicazione, che non avrebbero alcuna relazione con l'amministrazione del demanio pubblico. D'altra parte, la sentenza del Tribunale 21 ottobre 1997, causa T-229/94, Deutsche Bahn/Commissione (Racc. pag. II-1689), avrebbe riguardato la fornitura di locomotive e taluni servizi ferroviari, senza trattare la questione se l'amministrazione del demanio pubblico costituisca un'attività economica.

- 71 Inoltre, nei limiti in cui importerebbe soltanto determinare se l'amministrazione del demanio pubblico comporti l'esercizio di prerogative dei pubblici poteri, l'osservazione del Tribunale, secondo la quale la circostanza che un'attività possa essere esercitata da un'impresa privata costituisce un ulteriore indizio che consente di qualificarla come attività di impresa, sarebbe priva di pertinenza.
- 72 A parere della Commissione, questo motivo è la mera reiterazione della prima parte del quarto motivo dedotto dall'ADP dinanzi al Tribunale. Pertanto, esso dovrebbe essere dichiarato irricevibile.
- 73 Tuttavia, nei limiti in cui il settimo motivo di impugnazione indica in modo preciso gli elementi contestati nella sentenza di cui si chiede l'annullamento nonché gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno di tale domanda, esso è ricevibile.
- 74 Nel merito, occorre rilevare che, come la Commissione ha giustamente sostenuto, la circostanza che un ente disponga, per l'esercizio di una parte delle proprie attività, di prerogative dei pubblici poteri, non impedisce, di per sé sola, di qualificarlo come impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato.
- 75 Si deve ricordare al riguardo che, nell'ambito del diritto della concorrenza, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico della detta entità e dalle sue modalità di finanziamento (v., in particolare, sentenza 17 febbraio 1993, cause riunite C-159/91 e C-160/91, Poucet e Pistre, Racc. pag. I-637, punto 17). Per stabilire se le attività controverse siano quelle di un'impresa ai sensi dell'art. 86 del Trattato, bisogna appurare la natura di dette attività (v., in particolare, sentenza 19 gennaio 1994, causa C-364/92, SAT Fluggesellschaft, Racc. pag. I-43, punto 19).

- 76 Al punto 112 della sentenza impugnata, il Tribunale ha operato 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.
- 77 Il Tribunale ha rilevato, al punto 120 della sentenza impugnata, che l'attività di gestore delle infrastrutture aeroportuali, attraverso la quale l'ADP determina le modalità e le condizioni di attività dei prestatori di servizi di assistenza a terra, non può essere qualificata come attività di polizia. L'ADP non ha del resto addotto alcun argomento che consenta di concludere che i rapporti con i prestatori di servizi di assistenza a terra rientrano nell'esercizio, da parte dell'ADP, delle prerogative dei pubblici poteri ad esso spettanti o che i detti rapporti non siano dissociabili dalle attività dell'ADP connesse all'esercizio di tali prerogative.
- 78 Il Tribunale ha così giustamente potuto considerare, al punto 121 della sentenza impugnata, che costituisce un'attività di natura economica 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.
- 79 Infatti, risulta da una giurisprudenza costante che costituisce attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato (v., in particolare, sentenze 18 giugno 1998, causa C-35/96, Commissione/Italia, Racc. pag. I-3851, punto 36, e 25 ottobre 2001, causa C-475/99, Ambulanz Glöckner, Racc. pag. I-8089, punto 19).
- 80 Contrariamente a quanto sostiene l'ADP, il Tribunale ha potuto correttamente far riferimento alle citate sentenze Italia/Commissione e Deutsche Bahn/Commissione, che riguardavano anch'esse la messa a disposizione di infrastrutture da parte degli enti incaricati della gestione di queste ultime.

- 81 Quanto alla citata sentenza Bodson, occorre rilevare che la Corte non vi ha esattamente rilevato l'esistenza di prerogative dei pubblici poteri che ostassero all'applicabilità dell'art. 86 del Trattato. Per quanto riguarda la citata sentenza SAT Fluggesellschaft, la Corte vi ha affermato che, considerate nel loro complesso, le attività dell'ente interessato, per la loro natura, per il loro oggetto e per le norme alle quali erano soggette, si ricollegavano all'esercizio di prerogative che sono tipiche prerogative dei pubblici poteri e che nessuna di tali attività era scindibile dalle altre, il che non si verifica nel caso di specie.
- 82 Inoltre, contrariamente alla tesi sostenuta dall'ADP, giustamente il Tribunale ha ricordato, al punto 124 della sentenza impugnata, che, secondo la giurisprudenza della Corte, 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.
- 83 Di conseguenza, il settimo motivo dev'essere respinto in quanto infondato.

Sull'ottavo motivo, relativo ad una violazione dell'art. 86 del Trattato per quanto riguarda la definizione del mercato

- 84 L'ADP fa valere che, nei limiti in cui i canoni commerciali controversi sono solo la contropartita dell'occupazione esclusiva del demanio pubblico, la quale non è necessaria alla prestazione dei servizi di assistenza a terra, il Tribunale ha considerato a torto come mercato rilevante quello dei «servizi di gestione degli aeroporti parigini». La concessione, da parte dell'ADP, di un'autorizzazione di accesso alla zona riservata dell'area aeroportuale non sarebbe limitata ai prestatori che occupano in maniera esclusiva il demanio pubblico e non darebbe luogo in quanto tale alla riscossione di alcun canone. Ne risulterebbe una violazione dell'art. 86 del Trattato per quanto riguarda la definizione del mercato.

- 85 L'ADP fa valere al riguardo che il Tribunale ha commesso un errore di diritto operando un'applicazione erronea della giurisprudenza della Corte. Infatti, nella causa in cui è stata pronunciata la sentenza 11 novembre 1986, causa 26/84, British Leyland/Commissione (Racc. pag. 3263), sarebbe stato necessario ottenere un certificato di conformità per immatricolare gli autoveicoli importati, mentre, nel caso di specie, se sono riscossi canoni come contropartita dell'occupazione esclusiva del demanio pubblico, quest'ultima non è necessaria per esercitare un'attività di prestazione di servizi di assistenza a terra, come testimonierebbe la situazione della HRS che, pur esercitando tale attività, non occupa il demanio pubblico e non paga canoni.
- 86 Quanto alle modifiche introdotte dall'ADP, successivamente alla comunicazione degli addebiti, nell'ambito del nuovo regime di accesso alle installazioni aeroportuali istituito dal 1° marzo 1999, regime menzionato dal Tribunale al punto 127 della sentenza impugnata, esse proverebbero che, all'epoca dei fatti del caso di specie, il solo accesso alle installazioni aeroportuali, in quanto tale, non poteva giuridicamente dar luogo alla riscossione di un canone.
- 87 L'ADP sostiene che, in ogni caso, nei limiti in cui i canoni considerati erano riscossi come contropartita dell'occupazione esclusiva del demanio pubblico, il Tribunale ha violato l'art. 86 del Trattato rifiutando di includere, nella sua definizione della dimensione geografica del mercato rilevante, il complesso delle aree e degli immobili della regione parigina corrispondenti al demanio pubblico dell'ADP, sui quali un prestatore di servizi di assistenza a terra può svolgere la sua attività.
- 88 La Commissione sostiene che tale motivo si limita a ribadire la seconda parte del quarto motivo dedotto dinanzi al Tribunale. Pertanto, esso dovrebbe essere dichiarato irricevibile.

- 89 Per quanto riguarda la prima parte dell'ottavo motivo, vertente sulla definizione del mercato del prodotto, essa è ricevibile. Infatti, a questo proposito, l'ADP indica in modo preciso gli elementi contestati della sentenza di cui si chiede l'annullamento nonché gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno di tale domanda.
- 90 Quanto al fondamento di questa parte del motivo, occorre ricordare che dall'esame del quinto motivo risulta che il Tribunale ha giustamente dichiarato che i canoni commerciali controversi costituivano il corrispettivo dei servizi di gestione delle installazioni aeroportuali.
- 91 Il Tribunale ha potuto giustamente concluderne, al punto 137 della sentenza impugnata, che il mercato da prendere in considerazione è quello dei servizi di gestione degli aeroporti parigini, sul quale l'ADP, in quanto gestore di tali aeroporti, rappresenta l'offerta, 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 sul mercato stesso.
- 92 Al riguardo, contrariamente alle affermazioni dell'ADP, il Tribunale ha correttamente accostato la fattispecie in esame a quella oggetto della causa in cui è stata pronunciata la citata sentenza *British Leyland/Commissione*, che riguardava il monopolio di cui disponeva la *British Leyland plc* per il rilascio dei certificati di conformità necessari all'immatricolazione dei veicoli della sua marca. In tale sentenza la Corte ha infatti considerato che il mercato controverso era quello dei servizi di fatto indispensabili ai rivenditori professionali per lo smercio degli autoveicoli prodotti dalla *British Leyland plc*. Allo stesso modo, nella fattispecie, il mercato rilevante è quello della gestione delle installazioni aeroportuali, che sono indispensabili alla prestazione dei servizi di assistenza a terra e alle quali l'ADP dà accesso, come il Tribunale ha rilevato al punto 138 della sentenza impugnata.

- 93 Questa definizione del mercato del prodotto pertinente non è rimessa in discussione dal fatto che uno dei prestatori di servizi di assistenza a terra, e cioè la HRS, eserciti la sua attività senza occupare in maniera esclusiva il demanio pubblico e senza versare canoni. Infatti, in tale caso, l'autorizzazione dell'ADP è anche necessaria per accedere al mercato dei servizi offerti dall'ADP e tale accesso è indispensabile alla prestazione dei servizi di assistenza alle compagnie aeree. Come giustamente rileva il Tribunale al punto 139 della sentenza impugnata, è pacifico che nessuna impresa può avere accesso al demanio aeroportuale gestito dall'ADP senza l'autorizzazione di quest'ultimo né a maggior ragione fornirvi servizi. D'altro canto, la circostanza che nessun canone è chiesto ai prestatori che non hanno bisogno di locali situati entro il perimetro dell'aeroporto non può comunque incidere sulla definizione del detto mercato.
- 94 In quanto l'ADP contesta al Tribunale il fatto di essersi fondato, al punto 127 della sentenza impugnata, sul regime di accesso alle installazioni aeroportuali istituito dal 1° marzo 1999, basta osservare che è pacifico che tale motivo è stato dedotto ad abundantiam. Pertanto, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 41 della presente sentenza, esso non può comunque comportare l'annullamento della sentenza impugnata.
- 95 Per quanto riguarda la seconda parte dell'ottavo motivo, vertente sulla determinazione del mercato geografico considerato, anche supponendo che essa sia ricevibile in quanto non si limita a ribadire la tesi esposta dall'ADP dinanzi al Tribunale ed esaminata al punto 141 della sentenza impugnata, essa è comunque infondata.
- 96 Infatti, dai punti 91-93 della presente sentenza risulta che il mercato rilevante è quello delle installazioni aeroportuali in cui, per definizione, devono essere effettuate le prestazioni dei servizi di assistenza a terra. Così il Tribunale ha giustamente rilevato, al punto 141 della sentenza impugnata, che 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. Esso ne ha correttamente dedotto che 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.

97 Pertanto, anche l'ottavo motivo dev'essere respinto.

Sul nono motivo, relativo ad una violazione dell'art. 86 del Trattato per quanto riguarda la posizione dominante dell'ADP

98 L'ADP sostiene che i diritti detenuti sul suo demanio pubblico sono equivalenti a quelli di un proprietario e che, contrariamente a quanto affermato dal Tribunale ai punti 149 e 151 della sentenza impugnata, esso non detiene quindi un «monopolio» sul detto demanio più di un qualsiasi proprietario sul proprio bene. Tale demanio pubblico non costituirebbe un mercato ai sensi del diritto della concorrenza.

99 Secondo l'ADP, il mercato rilevante comprende il complesso dei locali e delle aree immobiliari della regione parigina che possono essere utilizzati dai prestatori di servizi di assistenza a terra allo stesso modo dei locali e delle aree situati sul demanio pubblico dell'ADP il cui uso ha come contropartita i canoni controversi. Sarebbe evidente che il ricorrente non detiene alcuna posizione dominante su un mercato così definito, dato che il demanio pubblico dell'ADP rappresenta una parte estremamente ridotta delle aree e dei locali interessati.

- 100 Quanto all'autorizzazione rilasciata, all'epoca, dall'ADP per l'accesso alla zona riservata dell'area aeroportuale, l'ADP ricorda che essa non era assolutamente riservata ai prestatori che occupavano in maniera esclusiva il demanio pubblico e che il suo rilascio non dava luogo in quanto tale ad alcun canone.
- 101 Il Tribunale avrebbe quindi violato l'art. 86 del Trattato qualificando come dominante la posizione dell'ADP sul mercato.
- 102 La Commissione fa valere che, nei limiti in cui ribadisce la terza parte del quarto motivo dedotto dinanzi al Tribunale, questo motivo dev'essere dichiarato manifestamente irricevibile.
- 103 Tuttavia, nei limiti in cui l'ADP indica in modo preciso gli elementi contestati della sentenza di cui si chiede l'annullamento nonché gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno di tale domanda, il motivo è ricevibile.
- 104 Quanto al merito, si deve rilevare innanzi tutto che dall'esame dell'ottavo motivo risulta che il Tribunale ha giustamente dichiarato che il mercato dei servizi di gestione delle installazioni aeroportuali parigine costituisce il mercato rilevante nella fattispecie.

- 105 L'affermazione dell'ADP, secondo la quale i poteri di cui esso dispone, sul suo demanio pubblico, sono quelli di un qualunque proprietario sul suo bene, non è tale da modificare la valutazione secondo la quale l'ADP gode di una posizione dominante sul mercato rilevante.
- 106 Nella fattispecie solo l'ADP, in quanto proprietario delle installazioni aeroportuali, può autorizzare l'accesso a queste ultime. Come giustamente rilevato dal Tribunale al punto 149 della sentenza impugnata, l'ADP dispone, in forza dell'art. L. 251-2 del code de l'aviation civile francese, 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.
- 107 Di conseguenza, il Tribunale ha giustamente potuto concludere, al punto 150 della sentenza impugnata, che l'ADP si trova 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.
- 108 Di conseguenza, il nono motivo dev'essere respinto in quanto infondato.

Sul decimo motivo, relativo ad una violazione dell'art. 86 del Trattato per quanto riguarda il raffronto dei canoni pagati dall'AFS e dall'OAT

- 109 L'ADP fa valere anzitutto che, dichiarando discriminatori i canoni da esso riscossi dall'AFS e dall'OAT, il Tribunale ha snaturato gravemente la funzione dei detti canoni.

- 110 Così, rifiutando di prendere in considerazione la componente fissa del canone nel raffronto delle situazioni dell'AFS e dell'OAT, il Tribunale avrebbe tenuto in non cale il fatto che le due componenti del canone sono indissociabili, in quanto costituenti il canone globale unico riscosso come contropartita dell'occupazione esclusiva del demanio pubblico.
- 111 Con questa argomentazione l'ADP ribadisce la sua tesi secondo la quale le due componenti del canone controverso sono indissociabili e compensano la sola occupazione esclusiva del demanio pubblico. Ora, tale tesi è stata respinta nell'ambito dell'esame del quinto motivo, di modo che anche il decimo motivo, nella parte in cui verte su un preteso snaturamento della funzione dei canoni, dev'essere respinto.
- 112 Secondo l'ADP, il Tribunale ha poi violato l'art. 86 del Trattato considerando che il raffronto dei canoni versati all'ADP dall'AFS e dall'OAT doveva prendere in considerazione il fatturato dell'OAT per l'autoassistenza. Per provare un'infrazione al diritto della concorrenza si dovrebbe verificare unicamente se i canoni pagati all'ADP dall'AFS e dall'OAT per la sola attività relativamente alla quale tali due società sono in concorrenza, e cioè l'assistenza ai terzi, presentino o meno carattere discriminatorio. Ora, in quanto i canoni pagati da tali due imprese corrisponderebbero ad una percentuale identica, in pratica, del fatturato delle attività per le quali tali imprese sono in concorrenza, non esisterebbe alcuna discriminazione. Pertanto, le considerazioni del Tribunale relative all'eventuale incidenza del tasso del canone («nullo o molto basso») dell'autoassistenza sul mercato dell'assistenza ai terzi sarebbero prive di ogni pertinenza.
- 113 Questa argomentazione non può essere accolta.

- 114 Come è stato ricordato al punto 84 della motivazione della decisione controversa, conformemente all'art. 86, secondo comma, lett. c), del Trattato, è vietato ad un'impresa in posizione dominante sul mercato comune o su una parte sostanziale di esso «applicare nei rapporti commerciali con i suoi contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza».
- 115 Ora, al punto 206 della sentenza impugnata, il Tribunale ha constatato che i prestatori di servizi di assistenza ai terzi e i prestatori di autoassistenza beneficiavano degli stessi servizi di gestione da parte dell'ADP. Il Tribunale ne ha correttamente dedotto, ai punti 214-216 della stessa sentenza, che occorre tener conto dei due tipi di servizi di assistenza al fine di verificare se i canoni sono discriminatori.
- 116 Contrariamente a quanto sostiene l'ADP, il Tribunale ha pertanto correttamente esaminato le conseguenze del tasso di canone dell'autoassistenza sul mercato dell'assistenza ai terzi. Così, al punto 215 della sentenza impugnata, il Tribunale ha potuto rilevare che il fatto che all'autoassistenza sia applicato un tasso di canone nullo o molto basso permette ai prestatori autorizzati a fornire le due forme di assistenza di ammortizzare i loro investimenti e di poter in tal modo offrire migliori condizioni per i servizi di assistenza ai terzi. Come il Tribunale ha pure rilevato, tale tasso di canone nullo o molto basso può incentivare talune compagnie aeree a praticare l'autoassistenza anziché ricorrere ai servizi di terzi.
- 117 Infine, secondo l'ADP, il Tribunale ha commesso uno snaturamento degli elementi di prova ad esso sottoposti, nei limiti in cui non ha preso in considerazione la circostanza che l'AFS contestava, nella sua denuncia, solo il tasso di canone dell'assistenza ai terzi, il che proverebbe che, dallo stesso punto di vista dell'AFS, solo tale tasso è rilevante in diritto per valutare l'esistenza di una discriminazione tra concorrenti sul mercato dell'assistenza ai terzi.

- 118 A questo proposito occorre ricordare che, come rilevato dalla Commissione, quest'ultima può, in ogni caso, constatare d'ufficio che sussiste un'infrazione agli artt. 85 e 86 del Trattato (v., in particolare, sentenza 12 luglio 1979, cause riunite 32/78, da 36/78 a 82/78, BMW Belgium SA e a./Commissione, Racc. pag. 2435, punto 18).
- 119 Pertanto, il decimo motivo dev'essere respinto in quanto infondato.
- 120 Da tutte le considerazioni che precedono risulta che il ricorso dev'essere respinto.

Sulle spese

- 121 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, applicabile al procedimento di impugnazione in forza dell'art. 118 dello stesso regolamento, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione e l'AFS hanno chiesto la condanna dell'ADP, che è rimasto soccombente, quest'ultimo dev'essere condannato alle spese del presente procedimento.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione),

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**

- 2) **L'Aéroports de Paris è condannato alle spese.**

Gulmann

Skouris

Macken

Colneric

Cunha Rodrigues

Il cancelliere

Il presidente della Sesta Sezione

R. Grass

J.-P. Puissochet