



## COMUNICATO STAMPA n. 17/26

Lussemburgo, 12 febbraio 2026

Conclusioni dell'avvocato generale nella causa C-857/24 | daa e a.

### **L'avvocato generale Campos Sánchez-Bordona: un limite annuale di passeggeri imposto da un'autorità di pianificazione territoriale può essere preso in considerazione nell'assegnazione delle bande orarie in un aeroporto con problemi di capacità**

Ai sensi del regolamento relativo all'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti comunitari<sup>1</sup>, quando si ritiene che un aeroporto possa avere problemi di capacità, esso deve essere designato come «aeroporto coordinato». In tali aeroporti, le compagnie aeree devono disporre di una banda oraria assegnata da un coordinatore per atterrare o decollare<sup>2</sup>. L'aeroporto di Dublino (Irlanda) è considerato tale dal 2007.

I parametri di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie devono essere determinati due volte all'anno, tenendo conto di tutti i fattori tecnici, operativi e ambientali pertinenti, nonché dei cambiamenti che questi possono subire.

Nel 2007 e nel 2008, l'Agenzia irlandese per la pianificazione territoriale ha imposto come condizione per autorizzare l'estensione dei terminali 1 e 2 dell'aeroporto un limite annuo di 32 milioni di passeggeri<sup>3</sup>.

Nel 2024, il gestore dell'aeroporto ha stimato che tale limite avrebbe potuto essere raggiunto per la prima volta, o addirittura superato. Nell'elaborare i parametri di coordinamento che avrebbero disciplinato l'aeroporto nell'inverno 2024 e nell'estate 2025, l'autorità irlandese per l'aeronautica (IAA) ha adottato diverse misure per garantire che tale limite non fosse superato<sup>4</sup>.

Il gestore dell'aeroporto e diverse compagnie aeree hanno presentato ricorso dinanzi alla Corte suprema irlandese contro le decisioni relative alle misure per l'inverno 2024 e l'estate 2025. Le compagnie aeree interessate sostengono, da un lato, che il limite annuo di 32 milioni di passeggeri non è una condizione tecnica, operativa o ambientale da prendere in considerazione per l'elaborazione dei parametri di coordinamento. D'altro canto, esse sostengono che l'assegnazione delle cosiddette «bande orarie storiche»<sup>5</sup> non può essere compromessa, poiché si tratta di un diritto acquisito delle compagnie aeree<sup>6</sup>.

Il tribunale irlandese ha sottoposto alla Corte di giustizia i propri dubbi su questi due punti. Inoltre, desidera sapere se il gestore dell'aeroporto sia autorizzato a chiuderlo temporaneamente al fine di rispettare tale limite annuale.

Nelle sue conclusioni presentate in data odierna, l'avvocato generale Manuel Campos Sánchez-Bordona sottolinea, in primo luogo, che **i fattori di ordine tecnico, operativo o ambientale che incidono sulla capacità aeroportuale** non sono solo quelli di natura fisica o materiale, come sostengono le compagnie aeree, ma **anche i vincoli giuridici imposti dalle norme che incidono, direttamente o indirettamente, sull'utilizzo dell'aeroporto**.

A suo avviso, **il rispetto del limite di 32 milioni di passeggeri all'anno rientrerebbe nei vincoli operativi. Il fatto che tale vincolo provenga da un'autorità statale incaricata della pianificazione territoriale non lo priva di tale carattere**. Ciò che è determinante è che esso limita la «capacità operativa» dell'aeroporto. **Si tratta quindi di un fattore rilevante ai fini dell'analisi oggettiva delle possibilità di accogliere il traffico aereo**.

In secondo luogo, l'avvocato generale ritiene che **le bande orarie storiche non costituiscano diritti di proprietà, ma autorizzazioni all'uso dell'infrastruttura aeroportuale**, la cui concessione non può prescindere dalla capacità dell'aeroporto, definita nei parametri di coordinamento. **La soppressione o la riduzione di tali bande orarie per rispettare la capacità dell'aeroporto non compromette nemmeno la libertà di impresa.**

Infine, l'avvocato generale ritiene che la questione relativa al potere del gestore aeroportuale di ordinare la chiusura dell'aeroporto al fine di rispettare il limite di 32 milioni di passeggeri all'anno sia irricevibile. Se fosse ritenuta ricevibile, l'avvocato generale sostiene che **la chiusura dell'aeroporto** per soddisfare un requisito noto con largo anticipo sarebbe una **misura troppo drastica** e dannosa, non prevista dal regolamento. Questo contiene meccanismi per evitarla.

**IMPORTANTE:** Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

**IMPORTANTE:** Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il testo integrale delle conclusioni è pubblicato sul sito CURIA il giorno della lettura.

Contatto stampa: Luca Costanzo ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della pronuncia delle conclusioni in «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+ 32) 2 2964106.

Restate in contatto



<sup>1</sup> [Regolamento \(CEE\) n. 95/13](#) del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, nella versione risultante dal [regolamento \(UE\) 2022/2038](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, per quanto riguarda l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione a causa di una situazione epidemiologica o di un'aggressione militare.

<sup>2</sup> Ciò vale anche per qualsiasi altro operatore di aeromobili, con la sola eccezione dei voli di Stato, degli atterraggi di emergenza e dei voli con finalità umanitarie.

<sup>3</sup> L'imposizione di tale limite era dovuta, da un lato, al tentativo di sviluppare l'aeroporto in modo equilibrato, con i terminal 1 e 2 nella parte orientale e un terzo terminal, la cui costruzione era stata proposta nel 2006, nella parte occidentale. Poiché all'epoca la capacità complessiva dell'aeroporto era stimata in circa 45 milioni di passeggeri all'anno, si è deciso di limitare la capacità complessiva dei terminal 1 e 2. Dall'altro lato, tale limite rispondeva alle restrizioni di capacità di trasporto nella zona orientale dell'aeroporto.

<sup>4</sup> Sebbene i due terminal possano fisicamente accogliere più di 32 milioni di passeggeri all'anno senza ulteriori lavori infrastrutturali, se tale limite viene superato, il gestore dell'aeroporto può essere sanzionato.

<sup>5</sup> Una compagnia aerea può continuare a utilizzare in una stagione successiva la fascia oraria che le era stata assegnata in una stagione precedente, se l'ha utilizzata correttamente.

<sup>6</sup> Il 4 novembre 2024, l'Alta Corte ha sospeso in via cautelare l'esecuzione della decisione dell'estate 2025. Di conseguenza, il coordinatore dell'aeroporto ha potuto assegnare alle compagnie aeree la totalità delle loro bande orarie storiche per la stagione estiva 2025.