



## Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE  
NILO JÄÄSKINEN  
presentate il 6 settembre 2012<sup>1</sup>

**Causa C-557/10**

**Commissione europea  
contro**

**Repubblica portoghese**

«Ricorso per inadempimento — Direttiva 91/440/CEE — Sviluppo delle ferrovie comunitarie — Articolo 5, paragrafo 3 — Indipendenza di gestione — Decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri — Articolo 7, paragrafo 3 — Concessione del finanziamento al gestore dell'infrastruttura — Direttiva 2001/14/CE — Ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria — Imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria — Articolo 6, paragrafo 1 — Equilibrio della contabilità del gestore dell'infrastruttura»

### **I – Introduzione**

1. Con il presente ricorso per inadempimento, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che la Repubblica portoghese ha violato gli obblighi ad essa incombenti in virtù degli articoli 5, paragrafo 3, e 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440/CEE<sup>2</sup>, come modificata dalla direttiva 2001/12/CE<sup>3</sup> (in prosieguo: la «direttiva 91/440»), e dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE<sup>4</sup>, come modificata dalla direttiva 2007/58/CE<sup>5</sup> (in prosieguo: la «direttiva 2001/14»), relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza. La Repubblica portoghese chiede che il ricorso della Commissione sia respinto.

1 — Lingua originale: il francese.

2 — Direttiva del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25).

3 — Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 75, pag. 1).

4 — Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75, pag. 29). Il titolo della direttiva 2001/14 è stato modificato dall'articolo 30 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (GU L 164, pag. 44). Esso si intitola ormai «direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria».

5 — Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315, pag. 44).

2. La presente causa rientra in una serie di ricorsi per inadempimento<sup>6</sup>, proposti dalla Commissione nel 2010 e nel 2011, concernenti l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle direttive 91/440 e 2001/14, in particolare per quanto concerne l'accesso equo e non discriminatorio delle imprese ferroviarie all'infrastruttura, e segnatamente alla rete ferroviaria. Tali ricorsi sono inediti, in quanto offrono alla Corte la prima possibilità di pronunciarsi sulla liberalizzazione delle ferrovie all'interno dell'Unione europea, e segnatamente di interpretare quello che si è convenuto di chiamare il «primo pacchetto ferroviario».

## II – Contesto normativo

### A – Diritto dell'Unione

3. L'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440 stabilisce:

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

(...)

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

(...))».

4. L'articolo 7, paragrafo 3, della medesima direttiva dispone quanto segue:

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

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

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

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

6 — Si tratta delle cause, pendenti dinanzi alla Corte, Commissione/Ungheria (C-473/10); Commissione/Spagna (C-483/10); Commissione/Polonia (C-512/10); Commissione/Grecia (C-528/10); Commissione/Repubblica ceca (C-545/10); Commissione/Austria (C-555/10); Commissione/Germania (C-556/10); Commissione/Francia (C-625/10); Commissione/Slovenia (C-627/10); Commissione/Italia (C-369/11), e Commissione/Lussemburgo (C-412/11).

B – *Il diritto portoghese*

6. Il decreto legge 137-A/2009 del 12 giugno 2009<sup>7</sup> ha adottato il regime giuridico applicabile all'impresa pubblica CP Comboios de Portugal EPE (in prosieguo: la «CP») e il suo statuto. Siffatto decreto legge disciplina la natura giuridica e l'oggetto sociale della CP e fissa, nel suo allegato I, lo statuto che disciplina suddetta impresa.

7. L'articolo 2 di tale decreto legge così recita:

«Natura giuridica

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

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

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

9. L'oggetto sociale della CP è definito dall'articolo 2 dello statuto. Tale disposizione stabilisce che:

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

(...)

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

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

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

(...)».

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

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

2. Spetta in particolare al consiglio di amministrazione:

(...)

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

(...)».

<sup>7</sup> — *Diário da República* I, supplemento, n. 112, del 12 giugno 2009.

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

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

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

12. Il decreto legge n. 300/2007 del 23 agosto 2007<sup>8</sup> ha modificato il regime che governa il settore concorrenziale dello Stato e delle imprese pubbliche in Portogallo. Essa dispone, in particolare, quanto segue:

«Articolo 10

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

(...)

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

13. L'articolo 37 del medesimo decreto legge riguarda la costituzione di società e l'acquisizione o cessione di partecipazioni. Questo articolo recita come segue:

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

(...)».

14. Il decreto legge n. 270/2003 del 28 ottobre 2003<sup>9</sup> definisce le condizioni della prestazione dei servizi di trasporto ferroviario e della gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Tale decreto legge disciplina, in particolare, l'equilibrio della contabilità del gestore dell'infrastruttura in conformità delle disposizioni del suo articolo 63. Ai sensi di tale articolo:

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

- a) il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali, se del caso sotto forma di pagamenti anticipati, da un lato, e
- b) i costi del servizio pubblico di gestione e di manutenzione dell'infrastruttura, dall'altro.

8 — *Diário da República* I, n. 162, del 23 aprile 2007.

9 — *Diário da República* I, serie A, n. 250, del 28 ottobre 2003.

2. Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura progressiva da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura, per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, il gestore dell'infrastruttura è tenuto a conseguire l'equilibrio di cui al paragrafo 1 senza contributi statali, nel rispetto dei principi di imposizione dei diritti di cui al presente capo, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, e segnatamente quando esiste un livello comparabile di internalizzazione dei costi ambientali negli altri modi di trasporto.

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

(...)

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

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

15. Infine, il decreto legge n. 104/97 del 29 aprile 1997<sup>10</sup> istituisce la Rede Ferroviária Nacional, REFER EP (rete ferroviaria nazionale; in prosieguo: la «REFER»). Lo statuto della REFER è pubblicato nell'allegato I di suddetto decreto legge. L'articolo 12 fissa nel modo seguente, secondo il suo titolo, l'oggetto e l'ambito di applicazione di tale statuto:

«(...)

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

### **III – Procedimento precontenzioso e procedimento dinanzi alla Corte**

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

17. Con lettera 9 ottobre 2009, la Commissione ha indirizzato alle autorità portoghesi un parere motivato nel quale essa sosteneva che, per quanto atteneva alla trasposizione del primo pacchetto ferroviario, la Repubblica portoghese non aveva ottemperato agli obblighi ad essa incombenti in forza degli articoli 5, paragrafo 3, e 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440, e dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.

10 — *Diário da República* I, serie A, n. 99, del 29 aprile 1997. Modificato e ripubblicato dal decreto legge n. 141, del 22 giugno 2008 (*Diário da República* I, n. 140, del 22 luglio 2008).

18. Con lettera 14 dicembre 2009, le autorità portoghesi hanno risposto al parere motivato e hanno fornito diversi chiarimenti. Con lettera 24 giugno 2010, le autorità portoghesi hanno informato la Commissione in merito alla promulgazione di una normativa nazionale che teneva conto delle critiche formulate nel parere motivato della Commissione, relative alla compatibilità con il diritto dell'Unione, e segnatamente con l'articolo 11 della direttiva 2001/14, del regime portoghese di miglioramento delle prestazioni.

19. Ritenendo insoddisfacente la risposta delle autorità portoghesi, la Commissione ha deciso di proporre il presente ricorso, pervenuto alla Corte il 29 novembre 2010.

#### **IV – Analisi del ricorso per inadempimento**

##### *A – Sulla domanda di sospensione*

20. Il governo portoghese ha avanzato, in via principale, argomenti intesi a contestare l'inadempimento dedotto, e ha chiesto alla Corte, in subordine, di sospendere il procedimento fino al 31 dicembre 2011, data in cui dovrebbero entrare in vigore le misure legislative e contrattuali che, ad avviso di quest'ultimo, rafforzerebbero l'indipendenza gestionale dell'impresa ferroviaria nei confronti dello Stato, e modificherebbero il regime di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

21. Al riguardo, occorre rammentare che, secondo costante giurisprudenza, la sussistenza o meno di un inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato<sup>11</sup>. Gli argomenti sollevati dal governo portoghese devono pertanto essere esaminati facendo riferimento al termine fissato nel parere motivato, e gli argomenti relativi all'ulteriore sviluppo della legislazione nazionale devono essere disattesi.

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

###### **1. Argomenti delle parti**

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

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

24. L'obbligo di un'autorizzazione preventiva del governo per porre in essere taluni tipi di atti non consentirebbe di considerare le imprese ferroviarie indipendenti o beneficiarie di uno statuto autonomo nei confronti dello Stato. Di conseguenza esse non potrebbero gestire liberamente le proprie attività conformemente a quanto prescritto dal diritto dell'Unione.

25. Infatti, si evincerebbe chiaramente da tale articolo che lo Stato non deve influire sulle decisioni individuali di cessione o di acquisizione di attivi. Sebbene questo stesso articolo disponga che tali decisioni devono essere prese nell'ambito degli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato, tali linee direttrici possono unicamente definire i criteri da prendere in considerazione nelle decisioni.

11 — V., ex plurimis, sentenze del 4 luglio 2002, Commissione/Grecia (C-173/01, Racc. pag. I-6129, punto 7), nonché del 13 marzo 2003, Commissione/Spagna (C-333/01, Racc. pag. I-2623, punto 8).

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

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

## 2. Esame della prima censura

28. Premetto che le direttive 91/440 e 2001/14, le quali fanno parte del primo pacchetto ferroviario, non impongono la privatizzazione delle ferrovie. Al contrario, l'articolo 3 della direttiva 91/440 definisce «impresa ferroviaria» «qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico». Di conseguenza, l'operatore storico del settore ferroviario può restare pubblico. Tuttavia, la sezione II della direttiva 91/440, intitolata «Indipendenza gestionale», stabilisce, all'articolo 4, paragrafo 1, che «le imprese ferroviarie abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongono, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati».

29. Osservo anche che la Repubblica portoghese ha soppresso, in virtù di una proposta di legge non ancora adottata al momento della scadenza del termine fissato nel parere motivato, il requisito della previa autorizzazione. Cionondimeno, tenuto conto della data ai fini della valutazione dell'inadempimento dedotto, suddetta modifica legislativa non incide sull'apprezzamento che deve essere effettuato.

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

31. Al riguardo, la disposizione pertinente è costituita dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440, ai sensi del quale le imprese ferroviarie sono in particolare libere di prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri. La Commissione ritiene che da tale disposizione emerga chiaramente che lo Stato non deve incidere sulle decisioni individuali concernenti la cessione o l'acquisizione di attivi. Condivido questa tesi.

32. Questa interpretazione è peraltro avvalorata dal tenore del terzo considerando della direttiva 91/440, nonché da quello dell'ottavo considerando della direttiva 2001/12, la quale modifica la direttiva 91/440. Siffatti considerando sanciscono, segnatamente, la necessità di garantire alle imprese ferroviarie uno statuto indipendente rispetto allo Stato e la libertà di gestire le loro attività interne.

33. Se è vero che l'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 91/440 consente agli Stati membri di fissare gli orientamenti di politica generale, ciò non toglie, tenuto conto dell'obiettivo dell'indipendenza gestionale, che lo Stato non debba incidere sulle decisioni individuali di cessione o di acquisizione di attivi.

34. Aggiungerei che, subordinando tutte le decisioni individuali di acquisizione o di cessione di partecipazioni al capitale delle società ad un'approvazione del governo, la legislazione portoghese ha assoggettato l'impresa ferroviaria pubblica ad un controllo esterno di natura politica, il quale non corrisponde in alcun modo alle modalità e ai canali di azione e di controllo a disposizione degli azionisti di una normale società per azioni. Di conseguenza, lo Stato portoghese ha mantenuto un ruolo essenziale nelle procedure decisionali interne delle imprese ferroviarie, il quale è incompatibile con la libertà, riconosciuta all'impresa ferroviaria, di adottare decisioni concernenti gli attivi<sup>12</sup>.

35. Concludo nel senso che la prima censura della Commissione deve essere accolta.

*C – Sulla seconda censura, relativa alla violazione degli articoli 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440 e 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14*

#### 1. Argomenti delle parti

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

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

38. Il governo portoghese conferma di essersi impegnato a fissare, mediante un contratto pluriennale con il gestore dell'infrastruttura, la REFER, dei livelli di servizio pubblico in materia di gestione dell'infrastruttura e a determinare la compensazione finanziaria corrispondente. Sarebbe così possibile pervenire ad un equilibrio della contabilità dell'impresa che definirebbe certi livelli dati di qualità operativa e tecnica, mentre i poteri pubblici si impegnerebbero ad attribuire delle somme compatibili con il volume di investimenti necessario e con la natura del servizio pubblico.

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

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

12 — V., per analogia, sentenza dell'8 luglio 2010, Commissione/Portogallo (C-171/08, Racc. pag. I-6817, in particolare punto 60 e segg.).

## 2. Esame della seconda censura

41. Senza che ciò sia contestato da tale governo, si evince chiaramente dalle spiegazioni fornite dal governo portoghese in relazione alla seconda censura che, alla scadenza del termine fissato nel parere motivato, la Repubblica portoghese non aveva preso le misure necessarie al fine di conformarsi agli obblighi contemplati dagli articoli 7, paragrafo 3, della direttiva 91/440 e 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, i quali impongono agli Stati membri l'obbligo di stabilire le modalità necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura sia in equilibrio. Per questa ragione, ritengo che la Corte possa dichiarare l'inadempimento senza procedere ad un'analisi più approfondita.

42. Concludo nel senso che la seconda censura della Commissione deve essere accolta.

### V – Sulle spese

43. Ai sensi dell'articolo 69, paragrafo 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.

44. Dal momento che la Commissione ha chiesto la condanna della Repubblica portoghese alle spese, si dovrà accogliere tale domanda se il ricorso per inadempimento sarà accolto in toto.

### VI – Conclusione

45. Alla luce delle osservazioni che precedono, propongo alla Corte di pronunciarsi come segue:

- «1) La Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza
- della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, come modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, per quanto attiene all'articolo 5, paragrafo 3, di tale direttiva, nella misura in cui subordina ad approvazione governativa tutte le decisioni individuali di acquisizione e di cessione di partecipazioni al capitale delle società da parte dell'impresa ferroviaria pubblica CP Comboios de Portugal EPE, e
  - della direttiva 91/440, per quanto attiene all'articolo 7, paragrafo 3, e della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, per quanto attiene all'articolo 6, paragrafo 1, nella misura in cui non adotta le misure necessarie per conformarsi all'obbligo di stabilire le modalità necessarie al fine di garantire che la contabilità del gestore dell'infrastruttura sia in equilibrio.
- 2) La Repubblica portoghese è condannata alle spese».