

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 gennaio 1998

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 86 del trattato CE

(Caso IV/34.801 FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG)

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(98/190/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

I. I FATTI

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

A. AEROPORTO DI FRANCOFORTE

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato⁽¹⁾, modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, in particolare l'articolo 3,

vista la denuncia presentata alla Commissione il 20 luglio 1993 dalle società KLM Royal Dutch Airlines NV, Air France Compagnie Nationale SA e British Airways plc, in applicazione dell'articolo 3 del regolamento n. 17, in base alla quale la società Flughafen Frankfurt Main AG avrebbe violato l'articolo 86 del trattato,

vista la decisione della Commissione del 10 maggio 1994 di avviare il presente procedimento,

dopo aver dato alle imprese interessate, a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 17 e del regolamento n. 99/63/CEE della Commissione, del 25 luglio 1963, relativo alle audizioni previste all'articolo 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio⁽²⁾, la possibilità di esprimere il proprio punto di vista in merito agli addebiti formulati dalla Commissione, in particolare nel corso di tre audizioni,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

A.1. Flughafen Frankfurt/Main AG — Parte nel procedimento

- (1) Flughafen Frankfurt/Main AG («FAG») è la società proprietaria ed esercente dell'aeroporto di Francoforte.
- (2) Secondo la relazione annuale del 1995 della FAG, l'aeroporto di Francoforte è il principale aeroporto della Germania e uno dei principali d'Europa in termini di movimenti aerei, volume di passeggeri e volume di merci.

Nel 1995 il traffico commerciale ha fatto registrare 372 587 movimenti aerei, un volume di 38 191 247 passeggeri e 1 327 865 tonnellate di merci pari rispettivamente al 23,7 % dei movimenti aerei, al 34,6 % dei passeggeri e al 70,7 % delle merci nel traffico complessivo della Germania. A livello europeo, Francoforte è al secondo posto in termini di passeggeri e movimenti aerei (dopo l'aeroporto Heathrow di Londra) e al primo posto per quanto riguarda il trasporto merci.

- (3) Nel 1995 FAG ha registrato un fatturato complessivo di 2 316,7 milioni di DEM, il 37,7 % dei quali (873,0 milioni di DEM) derivanti da pagamenti per servizi di assistenza a terra.

A.2. Contesto normativo

- (4) Il contesto normativo per gli aeroporti tedeschi è costituito dalla legge sul trasporto aereo («Luft-

⁽¹⁾ GU L 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽²⁾ GU L 127 del 20. 8. 1963, pag. 2268/63.

verkehrs-gesetz» — «LuftVG») del 14 gennaio 1981 e dal decreto di autorizzazione del trasporto aereo («Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung» — «LuftVZO») del 13 marzo 1979. A norma dell'articolo 6 del Luft VG, la costruzione e l'esercizio di aeroporti è subordinata ad un'autorizzazione preventiva. L'articolo 39 del LuftVZO determina l'autorità competente per il rilascio dell'autorizzazione. L'autorizzazione abilita sia alla costruzione che all'esercizio di un aeroporto (articolo 42 del LuftVZO).

A norma dell'articolo 45 del LuftVZO, relativo ai doveri dell'esercente di un aeroporto, quest'ultimo deve garantire la sicurezza operativa e l'esercizio corretto dell'aeroporto. Egli è tenuto a sottoporre all'approvazione dell'autorità competente un regolamento riguardante l'uso dell'aeroporto (articolo 43 LuftVZO), che viene successivamente pubblicato dall'autorità competente.

- (5) Il regolamento riguardante l'uso dell'aeroporto di Francoforte è entrato in vigore il 12 aprile 1984, dopo essere stato approvato in data 16 febbraio 1984 dal ministero per gli Affari economici e la tecnologia del Land Assia.

Esso contiene una disposizione in base alla quale i servizi di assistenza a terra («Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge») possono essere prestati dall'esercente dell'aeroporto dietro compenso, a meno che le parti abbiano deciso altrimenti (sezione 2.5), nel qual caso le attrezzature ed i veicoli destinati all'assistenza devono essere parcheggiati dove indicato dall'esercente dietro pagamento di una tariffa. Inoltre, quest'ultimo potrebbe chiedere un compenso per l'utilizzo dell'aeroporto e dei suoi impianti.

Talune disposizioni del regolamento relative all'uso dell'aeroporto di Francoforte riguardano il rifornimento di carburante agli aeromobili (sezione 2.8) e le attività di manutenzione e di pulizia esterna degli aeromobili (sezione 2.9). Per quanto riguarda il rifornimento di carburante, le società che riforniscono di carburante gli aeromobili devono essere autorizzate dall'esercente dell'aeroporto. Tali società e vettori aerei sono tenuti a rispettare le disposizioni di sicurezza. Per quanto riguarda le attività di manutenzione consistenti e il lavaggio degli aeromobili, il regolamento prevede semplicemente che tali attività possono aver luogo solo in aree indicate dall'esercente dell'aeroporto.

- (6) Secondo la sezione 4.1 del regolamento riguardante l'uso dell'aeroporto di Francoforte, qualunque attività commerciale nell'aeroporto è subordinata

all'approvazione dell'esercente, il quale può in linea di massima chiedere il versamento di un compenso. La disposizione precisa che le attività dei vettori aerei in rapporto diretto con l'esercizio dei loro aeromobili non sono considerate attività commerciali.

- (7) La gestione dell'aeroporto di Francoforte sarà inoltre influenzata dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità ⁽¹⁾. La direttiva prevede in particolare che per gli aeroporti aventi un traffico annuale superiore o pari a 3 milioni di movimenti passeggeri e per talune categorie di servizi

— gli Stati membri adottino le misure necessarie per garantire ai prestatori di servizi di assistenza a terra il libero accesso al mercato delle prestazioni di tali servizi a partire dal 1° gennaio 1999 (articolo 6); possono tuttavia limitare il numero di prestatori autorizzati (non meno di due);

— gli Stati membri adottino le misure necessarie per garantire la libera esecuzione dell'autoassistenza a terra a partire dal 1° gennaio 1998 (articolo 7); possono tuttavia riservare detta esecuzione ad almeno due utenti; essendo l'autoassistenza intesa in senso restrittivo, l'assistenza congiunta con è oggetto di provvedimenti di liberalizzazione;

— laddove per vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile risulti impossibile un'apertura del mercato o l'autoassistenza, lo Stato membro di cui trattasi può decidere, previa approvazione della Commissione, di riservare a un solo prestatore l'esercizio dell'assistenza a terzi (per un periodo di due anni rinnovabile una volta) e di vietare o di limitare ad un solo utente l'autoassistenza (per un periodo di tre anni rinnovabile). Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, tutte le deroghe da essi concesse (articolo 9, paragrafo 3).

Il 15 ottobre 1997 la Germania ha informato la Commissione che il 29 settembre 1997 aveva deciso, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1 della direttiva 96/67/CE, di accordare alla FAG una deroga dagli obblighi di cui agli articoli 6 e 7 della medesima rispettivamente per due o tre anni (decisione indicata in appresso come «decisione tedesca

⁽¹⁾ GU L 272 del 25. 10. 1996, pag. 36.

del 29 settembre 1997*). Nella stessa occasione la Germania ha proposto anche misure intese a far fronte ai vincoli specifici fatti valere da detta società. La lettera è stata registrata dai servizi della Commissione il 20 ottobre 1997. Una sintesi della decisione tedesca è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*⁽¹⁾ a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva 96/67/CE.

B. ATTIVITÀ DELL'AEROPORTO DI FRANCOFORTE

B.1. Configurazione dell'aeroporto

- (8) L'aeroporto di Francoforte ha una forma longitudinale. L'area dell'aeroporto è circondata a autostrade (a nord e ad est), dalla ferrovia (a sud) e da una foresta che è protetta per ragioni ambientali (a ovest). Pertanto la superficie dell'aeroporto non può essere ampliata e lo sviluppo dell'aeroporto ne risulta ostacolato. Anche le possibilità di aumentare lo spazio utile all'interno del perimetro aeroportuale sono limitate, visto che 229 ha di superficie boschiva a sud-ovest sono protetti per ragioni ambientali e 170 ha a sud sono attualmente occupati dall'USAF (Forza aerea degli Stati Uniti).
- (9) Gli impianti dell'aeroporto per il decollo e l'atterraggio consistono di due piste di decollo ed atterraggio parallele (a nord e a sud) e di una pista esclusivamente di decollo (a ovest), pressoché perpendicolare alle prime due.

Nell'area a nord delle piste principali sono situati gli edifici principali dell'aeroporto che comprendono tra l'altro due terminal (terminal 1 e terminal 2), le poste tedesche, un'area riservata al cargo della Lufthansa e alle operazioni della Lufthansa e un'area per il deposito del carburante. L'area nord-est contiene la superficie destinata agli aeromobili per voli regionali e l'area della Little League, che è stata recentemente restituita alla FAG ed assegnata alle poste dell'USAF.

L'area più piccola a sud delle piste principali è occupata dall'USAF dalla fine della seconda guerra mondiale. Tuttavia una parte di tale area è stata restituita di recente a FAG che vi ha trasferito le sue attività di trasporto merci.

- (10) Il terminal 1 e il terminal 2 sono di forma notevolmente diversa, in quanto il primo comprende due

vicoli ciechi, mentre il secondo è lineare. Il terminal 1 è composto da tre ali (A, B e C), mentre il terminal 2 è suddiviso in due ali (D ed E).

Circa il [...] % dei voli passeggeri e il [...] % dei passeggeri passano attraverso il terminal 1⁽²⁾.

- (11) Vi sono attualmente⁽³⁾ 142 piazzole di sosta all'aeroporto di Francoforte: 49 piazzole prossime al terminal (36 al terminal 1 e 13 al terminal 2), 57 piazzole remote (18 di fronte al terminal 2, 11 di fronte all'ala A e 28 verso la parte occidentale dell'aeroporto), 11 piazzole per i voli regionali e 25 per il trasporto merci. In linea di massima, le piazzole remote situate di fronte al terminal 2 servono i voli assegnati al terminal 2, mentre le altre piazzole remote sono destinate ai voli assegnati al terminal 1. Possono tuttavia verificarsi eccezioni a tale regola.
- (12) L'aeroporto di Francoforte è dotato di un sistema di movimentazione bagagli centrale pienamente automatizzato, situato nell'area del terminal. Tale sistema viene utilizzato per lo smistamento ed il trasporto dei bagagli dai banchi dell'accettazione (nel terminal) alle stazioni di carico sul piazzale, così come per lo smistamento ed il trasporto dei bagagli in transito da stazioni di transito ad hoc alle stazioni di carico sul piazzale.
- (13) All'aeroporto di Francoforte il traffico sul piazzale è intenso a causa di una serie di fattori, tra cui la forma dell'aeroporto e il numero relativamente elevato di piazzole remote.

B.2. Capacità dell'aeroporto

- (14) L'aeroporto di Francoforte deve fare fronte ad una domanda di uso degli impianti di decollo e di atterraggio in costante crescita. Tale crescita deriva dall'aumento del traffico passeggeri (relativo tanto a collegamenti diretti quanto al transito) e del traffico merci, nonché dal tentativo della FAG di servire i mercati dei corrieri e della posta. Il limite cui è soggetta la FAG è la capacità dell'aeroporto.
- (15) La capacità di un aeroporto è determinato tra l'altro dai tre elementi seguenti: la capacità delle piste di decollo e atterraggio, la capacità delle piazzole di sosta e la capacità degli edifici dei «terminal». Non potendo ampliarsi oltre i limiti attuali, la FAG ha avviato un processo di miglioramento permanente degli impianti esistenti, di riassetto dell'aeroporto e di ricostruzione degli edifici.

⁽²⁾ Informazioni fornite oralmente dalla FAG.

⁽³⁾ Fonte: Fraunhofer Institut für Materialfluß und Logistik, 27. 6. 1997, pag. 17.

⁽¹⁾ GU C 335 del 6. 11. 1997, pag. 7.

- (16) Pare che la capacità delle piste sia sempre stato l'elemento che ha limitato l'espansione dell'aeroporto di Francoforte. Data l'impossibilità di costruire un secondo sistema di piste per far fronte alla domanda crescente (la superficie dell'aeroporto non può essere ampliata), la FAG ha costruito una pista complementare di decollo (operativa dal 1984) e si è adoperata per garantire un uso più efficace delle piste esistenti. Essa si è prefissata l'obiettivo di aumentare il numero massimo di movimenti orari da 48 (negli anni '70) a 74 (nel 1997) e ad 80 (nel 2000).
- (17) Per quanto riguarda la capacità dei «terminal», la FAG ha costruito un secondo «terminal» e sta ampliando l'ala A «terminal» 1) verso ovest.

Di conseguenza il numero complessivo di piazzole di sosta disponibili dovrebbe salire a 156 nel 2000, mentre dovrebbe diminuire l'uso delle piazzole remote. La creazione di nuove piazzole all'aeroporto di Francoforte include l'istituzione di 18 porte d'imbarco aggiuntive all'estensione dell'ala A e di 4 piazzole aggiuntive alla giunzione tra il terminal 1 e il terminal 2.

Dopo le modifiche la capacità dei «terminal» e delle piazzole di sosta sarà sufficiente per far fronte alla maggiore capacità delle piste.

C. SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

C.1. Definizione

- (18) I servizi di assistenza a terra comprendono un'intera gamma di attività effettuate in occasione dello scalo di un aeromobile in un aeroporto ed attinenti all'aeromobile stesso, ai passeggeri ed alle merci. Tali attività sono elencate nell'accordo IATA sui servizi di assistenza a terra.
- (19) In linea di massima possono prestare servizi di assistenza a terra alle compagnie aeree l'ente di gestione dell'aeroporto, un'altra compagnia o una società indipendente specializzata in tali attività (assistenza a terzi). I vettori aerei possono altresì provvedere ad organizzare autonomamente le attività di assistenza a terra, individualmente (autoassistenza) o raggruppati (assistenza congiunta).
- (20) I servizi di assistenza a terra oggetto della presente decisione sono i servizi che hanno luogo sul piazzale dell'aeroporto. Si tratta essenzialmente delle attività seguenti:
- fornitura e gestione delle installazioni per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri,
 - trasporto dei passeggeri tra il terminal e l'aeromobile e viceversa,

- trasporto dell'equipaggio,
- carico e scarico di bagagli, merci e posta,
- trasporto, smistamento e trasferimento dei bagagli,
- trasporto di merci e posta sul piazzale,
- pulizia della cabina,
- servizio dei gabinetti e dell'acqua,
- «push back»/rimorchio dell'aeromobile,
- fornitura e gestione delle attrezzature destinate alla realizzazione delle predette attività,
- rifornimento di carburante agli aeromobili,
- trasporto delle forniture di ristorazione verso l'aeromobile e in provenienza dall'aeromobile.

C.2. Assistenza a terra all'aeroporto di Francoforte

- (21) La FAG opera una distinzione d'indole generale tra i servizi dal lato aerostazione, in particolare l'assistenza ai passeggeri nel terminal e l'assistenza merci, e i servizi nel lato rampa, ovvero tutte le attività che hanno luogo sul piazzale. Come altre attività di assistenza la FAG menziona inoltre il rifornimento di carburante agli aeromobili e la ristorazione, che generalmente rientrano tra i servizi di assistenza a terra.
- (22) La FAG ha autorizzato l'autoassistenza a terzi lato aerostazione.

Per quanto riguarda i passeggeri, i vettori aerei possono effettuare l'autoassistenza lato aerostazione all'aeroporto di Francoforte. Inoltre, tutte le compagnie aeree hanno il diritto di assistere i passeggeri delle altre compagnie aeree. Esse possono inoltre ricorrere alla FAG per la prestazione di servizi di assistenza. La FAG non ha invece autorizzato la prestazione di servizi di assistenza ai passeggeri da parte di prestatori indipendenti.

Per quanto riguarda l'assistenza merci lato aerostazione, è possibile l'autoassistenza nonché l'assistenza ad altre compagnie aeree. In questo settore diverse compagnie aeree si avvalgono dei servizi della FAG, ma sono stati ammessi anche operatori indipendenti.

Inoltre la FAG ha rilasciato concessioni a terzi per il rifornimento di carburante agli aeromobili, per la ristorazione e per talune attività di assistenza sulla rampa, quali la rimozione di neve o ghiaccio. Tali servizi non vengono prestati dalla FAG.

- (23) Per quanto riguarda la prestazione di altre attività sulla rampa (ovvero quelle elencate al punto 20, eccettuati il rifornimento di carburante, la ristorazione e la rimozione di neve e ghiaccio), la FAG ha rifiutato di autorizzare l'autoassistenza o l'assistenza a terzi ed è pertanto l'unico prestatore di tali servizi all'aeroporto di Francoforte.

Nella sua risposta alla comunicazione degli addebiti, la FAG ha confermato di aver rifiutato a concorrenti potenziali il diritto di prestare tali servizi di assistenza sulla rampa.

- (24) La prestazione di servizi di assistenza a terra ai vettori aerei da parte della FAG è basata su un contratto stipulato con i vettori aerei. Tali contratti sono basati su un modello di accordo di assistenza a terra della FAG del 1° marzo 1983 e sono stati in gran parte modificati dopo il 1995.

Gli allegati ai suddetti accordi elencano i servizi che la FAG deve prestare al vettore e le relative tariffe. L'elenco dei servizi è simile ma non identico a quello contenuto nell'allegato A dell'accordo IATA sui servizi di assistenza a terra.

L'articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo contiene una disposizione in base alla quale il vettore non può incaricare nessun'altra persona, società od organizzazione dei servizi di assistenza a terra che la FAG ha accettato di prestare in virtù dell'accordo, salvo nei casi convenuti tra le parti.

- (25) Talune eccezioni al monopolio della FAG per la prestazione di servizi di assistenza sulla rampa esistono per «ragioni storiche».

— L'aerolinea statunitense Delta Air Lines si era riservata il diritto di prestare servizi di autoassistenza per i voli rilevati dall'aerolinea statunitense Pan Am nel 1991. Il precedente diritto di Pan Am all'autoassistenza risaliva al periodo successivo alla seconda guerra mondiale. Delta ha cessato di esercitare questo diritto nel 1997.

— L'aerolinea SAS aveva il diritto di far effettuare al suo personale attività manuali di carico e di scarico sulla rampa. Tale diritto trovava origine nel fatto che SAS è stata da prima aerolinea a prestare servizi di trasporto aereo puramente commerciali dopo la seconda guerra mondiale. SAS ha rinunciato all'autoassistenza ai suoi aeromobili nel 1995.

— L'impresa di recapito espresso Federal Express ha il diritto di praticare l'autoassistenza per una serie limitata di attività sulla rampa.

- (26) Il campo di applicazione della presente decisione è limitato alle attività sulla rampa per le quali FAG non ha autorizzato l'autoassistenza né la prestazione di assistenza a terzi da parte di operatori indipen-

denti (denominate in appresso «assistenza sulla rampa»).

D. POSSIBILITÀ MATERIALE DI AMMETTERE LA CONCORRENZA NEL SETTORE DELL'ASSISTENZA SULLA RAMPA

D.1. Considerazioni generali

- (27) La FAG ha sostenuto che lo spazio disponibile sulla rampa è insufficiente per permettere l'autoassistenza o la prestazione di servizi di assistenza da parte di altri operatori. Secondo la FAG il suo monopolio è giustificato dalle ragioni seguenti:

— attualmente non vi è sulla rampa spazio sufficiente per parcheggiare le attrezzature di assistenza di più di un operatore; l'ammissione dell'autoassistenza o della concorrenza darebbe luogo alla chiusura di piazzole e pertanto alla riduzione della capacità dell'aeroporto e limiterebbe la capacità dell'aeroporto di far fronte alla domanda futura;

— la densità del traffico salirebbe in misura intollerabile, deteriorando il livello di sicurezza e aumentando il tempo minimo di transito, che è attualmente di 45 minuti.

- (28) La FAG ha presentato diverse relazioni di consulenti, elaborate da Netherlands Airport Consultant BV (NACO) e Fraunhofer Institut Materialfluß und Logistik, (Fraunhofer).

La Commissione ha costituito un gruppo di periti tecnici («TEG»), formato da rappresentanti della FAG e delle parti denunzianti, e presieduto dal sig. Penwarden, un perito nominato dalla Commissione. Essendo stato impossibile giungere ad un risultato comune, il presidente del gruppo ha presentato una relazione sotto la sua esclusiva responsabilità (in appresso denominata «relazione Penwarden»). La FAG ha presentato una relazione distinta.

Successivamente la Commissione ha nominato il professor Doganis, capo dell'«Air Transport Group» del College of Aeronautics della Cranfield University in qualità di esperto indipendente. Il professor Doganis ha presentato una relazione (denominata in appresso «relazione Cranfield»).

I risultati cui giungono i redattori delle predette relazioni in merito alle questioni rilevanti sono riepilogati in appresso.

D.2. Aree di parcheggio

D.2.1. Considerazioni generali

- (29) La FAG sostiene che l'introduzione della concorrenza nei servizi a terra dell'aeroporto di Francoforte non dovrebbe avvenire tramite l'assegnazione a ciascun operatore aeroportuale di una serie predefinita di piazzole di sosta, bensì si dovrebbe prevedere una destinazione flessibile delle piazzole. La validità di tale approccio non è contestata.
- (30) Su questa base l'ammissione dell'autoassistenza e di terzi prestatori di servizi può comportare un aumento dello spazio di parcheggio necessario. Il motivo principale di tale aumento è che la quantità totale di attrezzature necessarie per la fornitura di servizi di assistenza sulla rampa è spesso maggiore quando i prestatori dei servizi sono vari rispetto a quando vi è un unico prestatore e si richiede, di conseguenza, uno spazio di parcheggio maggiore per le attrezzature.

La necessità di attrezzature supplementari è legata alle diseconomie di scala e di portata. La quantità totale di attrezzature per l'assistenza a terra è strettamente connessa al volume del traffico nei momenti di punta. In una situazione di monopolio le dimensioni delle attrezzature sono determinate dalle esigenze dell'aeroporto nei momenti di apice del traffico. In una situazione di concorrenza, invece, le dimensioni delle attrezzature sono date dalla somma delle attrezzature di tutti gli operatori, che è determinata dalle esigenze di ciascuno di essi nel suo momento di traffico massimo. È evidente che gli apici di traffico degli operatori non coincidono necessariamente con l'apice dell'aeroporto e di conseguenza la quantità totale delle attrezzature risulta superiore. In altre parole, la concorrenza porta ad un «eccesso di attrezzature» strutturale che richiede uno spazio di parcheggio supplementare.

La FAG sostiene inoltre che l'ammissione dell'autoassistenza e di terzi operatori provocherebbe una riduzione dello spazio disponibile per il parcheggio (dovuta in particolare ad una minore possibilità di utilizzare le aree di approntamento come aree di parcheggio). In seguito si farà pertanto riferimento, ove opportuno, allo spazio supplementare lordo e netto necessario e lo spazio netto terrà conto di tale ridotta disponibilità di spazio.

- (31) Nelle sue osservazioni la FAG ha affermato che l'ammissione dell'autoassistenza o di terzi fornitori di assistenza a terra non è possibile perché non vi è sufficiente spazio per parcheggiare le loro attrezzature. Per valutare tale affermazione si deve procedere ad un confronto tra lo spazio di parcheggio necessario (di seguito «fabbisogno di spazio») e la superficie di parcheggio disponibile (di seguito «spazio disponibile»).

È interessante notare che le varie relazioni presentate alla Commissione giungono a conclusioni contrarie o quanto meno non pienamente coerenti tra loro. Ciò non è sorprendente se si pensa che le stime contenute in tali relazioni si basano su una serie di supposizioni (soprattutto in termini di portafogli di clienti) che ne influenzano fortemente l'esito.

È stato pertanto necessario tener conto di una serie di altre considerazioni per giungere ad una visione definitiva (si veda la valutazione giuridica).

D.2.2. Le relazioni peritali

D.2.2.1. Periti nominati dalla FAG

- (32) NACO giunge alla conclusione che l'aeroporto di Francoforte non dispone di spazio di parcheggio sufficiente per consentire a uno o più operatori supplementari di fornire servizi a terra.

NACO stima che lo spazio disponibile ammonti ⁽¹⁾ a [...] m², circa, mentre il fabbisogno di spazio sarebbe pari a [...] m² circa in condizioni di monopolio e a [...] m² circa se venisse un operatore supplementare ⁽²⁾.

Il calcolo dei [...] m² di spazio disponibile è stato effettuato in base alla disponibilità teorica deducibile dalle mappe dell'aeroporto. Essi risultano dalla somma di [...] m² di aree di parcheggio, [...] m² di aree di approntamento, [...] m² di aree di stoccaggio su ruote adiacenti ai capannoni merci e [...] m² di aree tampone. Questo dato tiene conto anche di una riduzione dello spazio disponibile per il parcheggio pari a 4 300 m² circa (2 697 + 1 630), a causa della creazione di zone tampone nel settore cargo in seguito allo spostamento delle attività di cargo verso sud ⁽³⁾.

Per calcolare il fabbisogno di spazio, NACO fa una stima di tutte le attrezzature necessarie in condizioni di monopolio e in condizioni di concorrenza. In seguito calcola la superficie occupata da queste attrezzature. Infine procede al calcolo del fabbisogno di spazio complessivo moltiplicando la superficie totale per due fattori (rispettivamente 1,30 e 1,34 per un totale di 1,75) per tener conto dell'area supplementare che è necessario avere attorno agli attrezzi e per la loro manovra.

⁽¹⁾ Questi dati sono stati presentati da NACO durante l'audizione. Precedenti studi di questo consulente indicavano cifre oscillanti tra 130 000 m² e 148 000 m². NACO partiva inoltre implicitamente dal presupposto che lo spazio totale disponibile dipendesse dalle condizioni di mercato (ad esempio monopolio o concorrenza).

⁽²⁾ NACO 14. 5. 1997 ed esposizione durante l'audizione.

⁽³⁾ NACO 14. 5. 1997, pag. 11.

La cifra di [...] m² di spazio necessario tiene conto del fatto che nel 1997 Delta ha ridotto i suoi voli per Francoforte e ricorre ora ai servizi della FAG per l'assistenza a terra. Le bande orarie già occupate da Delta sono state assegnate ad altre compagnie aeree, che NACO presuppone assistite dalla FAG. Prima che Delta decidesse nel 1997 di ridurre i suoi voli e di cessare di provvedere direttamente alla propria assistenza il fabbisogno di spazio era stimato ammontare approssimativamente a [...] m².

La quantità di spazio che sarebbe necessario in condizioni di concorrenza corrisponde alla somma dello spazio attualmente necessario alla FAG ([...] m²) e dello spazio supplementare netto necessario ad un operatore supplementare (32 000 m²).

NACO ha fatto una stima anche dello spazio necessario e di quello disponibile nel 2000. Nessuna delle ipotesi prospettate si riferisce specificamente ad una situazione in cui FAG sarebbe affiancata da uno o due prestatori indipendenti. Tutte le simulazioni indicano però che in tutti i casi il rapporto tra spazio necessario e spazio disponibile peggiorerà di 2000-3000 m² entro il 2000.

- (33) Fraunhofer fa una valutazione delle condizioni implicitamente raccomandate dall'università di Cranfield (FAG più due operatori nel terminal 2) e giunge alla conclusione che non vi è sufficiente spazio al terminal 2.

Fraunhofer adotta lo stesso metodo di NACO e calcola che il fabbisogno di spazio aumenti da [...] m² circa in situazione di monopolio a [...] m² circa nel caso siano ammessi due operatori supplementari⁽¹⁾. La domanda di spazio supplementare è concentrata nel terminal 2, nel quale il fabbisogno di aree di parcheggio aumenterebbe⁽²⁾ da [...] m² circa a 29 000 m², mentre lo spazio disponibile sarebbe di [...] m² circa. La conseguente mancanza di 11 000 m² di spazio andrebbe ad aggiungersi al deficit di 1 000 m² circa del settore merci.

Fraunhofer nota inoltre che questo deficit al terminal 2 avrebbe ripercussioni sul terminal 1, dovute al fatto che vi è attualmente una mancanza strutturale di spazio in questo terminal (2 000 m² nel settore passeggeri e 6 000 m² nel settore merci) che è stato finora compensata utilizzando piazzole di sosta e aree di riserva del terminal 2. Tale compensazione non sarebbe pertanto più possibile.

D.2.2.2. Periti nominati dalla Commissione

- (34) Nella relazione Penwarden si giunge alla conclusione che è possibile introdurre la concorrenza nella prestazione dei servizi di assistenza a terra⁽³⁾.

Tuttavia, poiché la relazione risale al 1995 e la FAG rinnova costantemente la configurazione dell'aeroporto, queste conclusioni potrebbero rivelarsi nel frattempo superate.

La relazione Penwarden non fa una stima del fabbisogno di spazio, ma ritiene che esso si collochi tra la stima della FAG ([...] m² circa) e la stima degli autori della denuncia (120 000 m² circa). La relazione considera il dato indicato dalla FAG come l'«ipotesi peggiore» e afferma che tale fabbisogno sarebbe soddisfatto dai circa 285 000 m² disponibili.

Quest'ultimo dato risulta dalla somma dei [...] m² stimati dalla FAG nel 1995, dei 25 300 m² di spazio di parcheggio supplementare (nei seguenti settori: centro cargo, area 22, piazzale dei voli regionali, area adiacente LCC, area verde e sud del cargo e terminal 2) e dei 94 460 m² di aree di approntamento. La relazione indica inoltre che ulteriori spazi potrebbero essere recuperati nell'area militare statunitense riservata al servizio di posta (5 000-6 000 m²), nell'area «Little League» (20 000 m²) e nella parte meridionale della base USAF (vasta superficie).

- (35) La relazione Cranfield giunge alla conclusione che l'aeroporto di Francoforte ha spazio sufficiente per consentire che l'assistenza sulla rampa sia fornita da vari operatori⁽⁴⁾.

La relazione stima che il fabbisogno di spazio di parcheggio ammonti, in condizioni di concorrenza nella fornitura di assistenza sulla rampa, approssimativamente a 104 000 m². Questa cifra è ricavata da un metodo di calcolo uniforme utilizzato in modo empirico da un grande aeroporto del Regno Unito. Esso si basa sul presupposto che il fabbisogno di spazio di parcheggio corrisponda ad una certa percentuale delle aree di stazionamento dei velivoli (12 % per le piazzole dei velivoli a fusoliera stretta e 22 % per quelle dei velivoli a fusoliera larga).

Lo spazio disponibile per il parcheggio è stimato ammontare a 174 000 m². Questa superficie è stata calcolata in base ad un dato fornito dalla FAG, poi aggiustato in seguito ad un'ispezione del sito. Esso risulta dalla somma di [...] m² di spazio attuale dichiarato di parcheggio e [...] m² che si renderebbero disponibili prossimamente (area a nord dell'estensione dell'ala A, area V4 e aree di cargo 4, 5 e 6), meno [...] m² che saranno necessari per la costruzione di nuove strutture di servizio.

La relazione Cranfield aggiunge che in ogni modo, anche se — come proposto dalla FAG e dai suoi consulenti — un certo numero di piazzole di sosta dovessero essere chiuse per creare uno spazio di parcheggio supplementare, tale chiusura non inci-

⁽¹⁾ Fraunhofer 27. 6. 1997, pag. 41 e allegato 15.

⁽²⁾ Fraunhofer 27. 6. 1997, pagg. 38 e 41 e resoconto dell'esposizione orale, pag. 8.

⁽³⁾ Fonte: Relazione Penwarden, aprile 1995.

⁽⁴⁾ Fonte: Relazione Cranfield, giugno 1997.

derebbe sulla capacità totale dell'aeroporto, poiché i limiti di quest'ultima sono comunque dettati dalla capacità delle piste (l'esperienza mostra che il numero di piazzole è sufficiente per soddisfare la domanda corrispondente a 85-90 movimenti all'ora) ⁽¹⁾.

Infine, per quanto riguarda il futuro, la relazione Cranfield esprime il parere che non vi saranno cambiamenti profondi fino al 1999 e che qualsiasi esigenza di spazio supplementare sarà soddisfatta grazie, tra l'altro, alla ridotta dipendenza dalle piazzole remote.

D.2.3. *Valutazione delle relazioni da parte della Commissione*

D.2.3.1. NACO

- (36) Per quanto riguarda il calcolo del fabbisogno di spazio, i fattori di moltiplicazione 1,30 e 1,34 (per un totale di 1,75) impiegati da NACO non sono stati spiegati.

Durante l'audizione il rappresentante di NACO ha riconosciuto che questi fattori non corrispondono ad alcuno standard industriale, ma sono stati sviluppati appositamente per il caso di specie. Non è stato fornito alcun altro chiarimento se non la precisazione (fatta in seguito dalla FAG) che detti fattori risultano da una media (ponderata) dei fattori applicabili a ciascuna singola attrezzatura.

Per fare un confronto, NACO ha rilevato che nella relazione Cranfield è stato adottato implicitamente un fattore inferiore pari a 1,24, che non corrisponde ugualmente ad uno standard industriale. Ciò dimostra che questi fattori sono comunque arbitrari.

- (37) Il metodo adottato da NACO porta automaticamente ad una sopravvalutazione del fabbisogno di spazio.

Esso si basa sul presupposto che le aree di parcheggio debbano essere calcolate in modo da poter parcheggiare tutte le attrezzature contemporaneamente. In altre parole, si presume l'eventualità che durante il giorno tutte le attrezzature siano a riposo nelle aree di parcheggio, tutte le piazzole siano occupate da velivoli, nessuno dei quali è servito da un operatore. È manifestamente molto improbabile che si verifichi una tale situazione. In realtà, nel corso della giornata la maggior parte delle attrezzature è in movimento o è in servizio presso il velivolo. Ciò vale in modo particolare per un aeroporto come quello di Francoforte, che

funziona a pieno ritmo tutto il giorno. L'unico periodo in cui gran parte delle attrezzature è a riposo è durante la notte. Ma in questo periodo le attrezzature possono facilmente essere parcheggiate, ad esempio nelle piazzole di sosta non occupate.

- (38) NACO sopravvaluta anche l'impatto della concorrenza sulla superficie (32 000 m²).

— In primo luogo, la stima di NACO dello spazio supplementare netto che l'apertura ad un secondo prestatore di servizi richiederebbe rispetto alla situazione di monopolio (32 000 m²) non è corretta. I 32 000 m² non rappresentano il fabbisogno di spazio supplementare netto per un unico operatore supplementare, bensì il fabbisogno in presenza di uno scenario in cui operano sia Delta che un operatore indipendente rispetto alla situazione di monopolio ⁽²⁾. Il fabbisogno di spazio supplementare netto attribuibile a Delta ([...] m²) non dovrebbe essere sommato a quello attribuibile ad un terzo operatore per due motivi. In primo luogo, perché non è dovuto alla presenza di un operatore indipendente, ma a Delta; in secondo luogo perché Delta ha comunque cessato di praticare l'autoassistenza e il fabbisogno di spazio attribuibile all'assistenza dei suoi voli è già compreso nei [...] m² del fabbisogno della FAG. Lo spazio supplementare netto che la presenza di un operatore indipendente richiede rispetto a condizioni di monopolio dovrebbe pertanto ammontare a 18 500 m² circa ([...] m²).

Va notato inoltre che NACO aveva stimato in un primo momento che, in una situazione in cui Delta provvedeva autonomamente alla propria assistenza a terra, la presenza di un terzo operatore indipendente avrebbe richiesto uno spazio supplementare lordo pari più o meno a [...] m² ([...] m²) ⁽³⁾.

Nell'attuale situazione (in cui FAG è l'unico operatore da quando Delta ha cessato le proprie attività di autoassistenza a terra) ci si aspetterebbe che le esigenze totali di spazio aumentassero, se tutto il resto rimane immutato, a un po' meno di 165 000 m² ([...] m²) e non fino alla cifra di [...] m² indicata da NACO (che è superiore persino all'ipotesi di tre operatori: FAG, Delta e un terzo fornitore).

— In secondo luogo, anche la stima originaria di NACO di [...] m² di fabbisogno di spazio supplementare lordo sembra eccessiva.

⁽²⁾ NACO 14. 5. 1997, pag. 19. Salvo ove diversamente indicato, i dati citati in questo paragrafo si riferiscono a questa fonte.
⁽³⁾ NACO 27. 10. 1995, pagg. 32-33.

⁽¹⁾ Fonte: Audizione, cfr. relazione, pag. 43.

Si deduce dalle varie stime di NACO che lo spazio supplementare lordo occupato da Delta prima che riducesse i suoi voli era di [...] m² [dato ottenuto sottraendo dallo spazio totale necessario in una situazione in cui Delta provvedeva alla propria assistenza, [...] m², lo spazio totale necessario nel caso in cui FAG fornisse da sola assistenza allo stesso numero di voli ⁽¹⁾, [...] m²].

Delta forniva assistenza al 3 % circa degli aerei, ma la percentuale saliva al 13,4 % circa nei momenti di punta della compagnia ⁽²⁾ (Delta operava tra le 8,00 e le 14,00 e non operava durante il pomeriggio). Questi dati sono del tutto comparabili alle quote di mercato e agli apici che otterrebbe prevedibilmente un nuovo operatore concorrente (rispettivamente il 7,8 % e il 12,4 %, là dove quest'ultimo dato è quello che incide sul livello delle attrezzature totali necessarie).

Alla luce di queste considerazioni e a meno che non si presupponga che il nuovo operatore fornisca assistenza a tutti i tipi di velivoli (e debba di conseguenza possedere tutti i tipi di attrezzature), eventualità piuttosto improbabile, la stima di [...] m² di spazio di parcheggio sembra eccessiva.

- (39) Va notato infine che verso la fine del secolo la situazione non differirà sostanzialmente da quella attuale.

D.2.3.2. Fraunhofer

- (40) Poiché gli studi effettuati da Fraunhofer si basano sulle stesse ipotesi di quelli di NACO, valgono per questo consulente le stesse osservazioni formulate in merito alla metodologia di NACO.
- (41) A parte ciò, Fraunhofer ritiene che la presenza di due operatori la cui quota di mercato cumulata oscilla tra il 30 % e il 35 % (in base al numero di movimenti o di passeggeri serviti) determinerebbe un aumento del fabbisogno di attrezzature totali al terminal 2 del 107 % (in base alla superficie occupata). Questa stima è probabilmente troppo pessimistica.

A seconda delle ipotesi sulle quali ci si basa, ad esempio se si presume che l'apice di un prestatore di assistenza a terra coincida con il movimento minimo dell'altro prestatore, un tale incremento è materialmente possibile. Questa situazione è tuttavia altamente improbabile, dal momento che, in un mercato aperto, la razionalità economica indurrà i nuovi operatori a selezionare i propri clienti in modo da poter sfruttare al meglio le attrezzature di cui dispongono (cercando pertanto di limitare la fluttuazione dell'attività).

⁽¹⁾ NACO 14. 5. 1997, pag. 2. Salvo ove diversamente indicato, i dati citati in questo paragrafo si riferiscono a questa fonte.
⁽²⁾ NACO 27. 10. 1995, pag. 7.

- (42) Infine, l'approccio di Fraunhofer, che calcola l'equilibrio spaziale al livello di terminal (effettuando però due confronti distinti per il terminal 1 e per il terminal 2), è discutibile. In realtà non esistono barriere fisiche tra le zone dei due terminali. Ciò significa che le attrezzature necessarie per un terminal possono essere parcheggiate nell'area dell'altro terminal (come accade attualmente, secondo quanto riferisce Fraunhofer). Questa impostazione, pertanto, comporta l'esame di dettagli non necessari.

D.2.3.3. Penwarden

- (43) Dato il tempo trascorso dalla sua redazione, la relazione Penwarden appare superata e non necessita di un commento particolareggiato. Solo la questione sollevata da Penwarden a proposito dell'uso delle aree di approntamento merita di essere qui considerata.
- (44) Un ampio uso delle aree di approntamento per il parcheggio a lungo termine di attrezzature, come suggerito da Penwarden, sarebbe problematico nell'aeroporto di Francoforte in condizioni di concorrenza, poiché l'uso di queste zone come aree di parcheggio è relativamente facile da organizzare se i prestatori di servizi operano secondo il metodo dell'«assegnazione delle piazzole» (metodo escluso per motivi di flessibilità), ma è più difficile se operano su una base diversa.

Tuttavia, dalla simulazione del piano dei voli fornita da Fraunhofer ⁽³⁾ si rileva che un certo numero di piazzole sono di fatto assegnate alla Lufthansa: [...] le sono destinate esclusivamente e [...] quasi esclusivamente (ospitano un solo volo alla settimana di un'altra compagnia). Il numero potrebbe probabilmente essere accresciuto dalla società di gestione senza incidere materialmente sull'efficienza dell'aeroporto. Ciò significa che le aree di approntamento (o parti di esse) corrispondenti a dette piazzole potrebbero essere utilizzate come area di parcheggio dall'impresa incaricata dell'assistenza a terra della Lufthansa. Questa impostazione sembra essere condivisa anche da NACO, che include alcune aree di approntamento tra le aree di parcheggio.

D.2.3.4. Università di Cranfield

- (45) La relazione dell'università di Cranfield sopravvaluta lo spazio di parcheggio disponibile.

Ciò non è dovuto, come sostiene la FAG, ad un duplice conteggio di una superficie di [...] m², bensì al fatto che nel calcolare lo spazio disponibile attualmente più quello che si renderà disponibile nel prossimo futuro (o meno lo spazio che verrà a mancare, a seconda dell'evoluzione della situa-

⁽³⁾ Fraunhofer 27. 6. 1997, ultimo allegato.

zione), si sarebbe dovuta assumere come base la superficie di [...] m², indicata dalla FAG ⁽¹⁾, invece dei [...] m² calcolati da NACO. I dati forniti dalla FAG erano quelli più aderenti alla realtà all'epoca in cui l'università di Cranfield ha ispezionato il piazzale dell'aeroporto di Francoforte. Lo spazio totale disponibile dovrebbe pertanto essere considerato di 164 000 m².

- (46) Per quanto riguarda il fabbisogno di spazio, vale per la relazione Cranfield la stessa critica rivolta a NACO al considerando 36, dato che non sembra che il metodo di calcolo adottato sia riconosciuto come uno standard industriale.

D.3. Densità del traffico e sicurezza

- (47) La FAG sostiene che l'introduzione della concorrenza sulla rampa provocherebbe un incremento di densità del traffico, che, a sua volta, causerebbe maggiori ritardi (dovuti a tempi di spostamento più lunghi sul piazzale) e una diminuzione della sicurezza (per il maggior momento d'incidenti).

- (48) Nel fare questa affermazione la FAG si appoggia su simulazioni mediante elaboratore elettronico.

La prima simulazione presentata dalla FAG ⁽²⁾ metteva a confronto la situazione di monopolio e una situazione con quattro operatori e indicava, tra l'altro, che il numero degli spostamenti (misurato ai 20 incroci più frequentati) sarebbe aumentato in media del 18 % (la variazione a ciascun incrocio oscillava tra - 13 % e + 40 %).

In seguito la FAG ha tuttavia presentato i risultati di una seconda simulazione ⁽³⁾ che mette a confronto la situazione FAG + Delta e la situazione FAG + Delta + un operatore indipendente e consente di concludere che il passaggio da una situazione all'altra non determinerebbe un cambiamento significativo. Anche altre simulazioni sottoposte dalla FAG non hanno prospettato alterazioni significative dovute all'introduzione della concorrenza.

- (49) Questi ultimi dati sembrano confermare l'opinione espressa nella relazione Cranfield, secondo la quale, anche se la presenza di altri prestatori di assistenza a terra determinerà molto probabilmente un incremento di volume delle attrezzature, questo cambiamento non dovrebbe causare un aumento di traffico. Si dovrebbe, al contrario, andare verso una riduzione del movimento di veicoli dovuta alla prevista riduzione della dipendenza dalle piazzole remote.

- (50) L'università di Cranfield ha rilevato tuttavia che l'ammissione di un numero eccessivo di operatori

potrebbe causare un deterioramento della sicurezza. La sicurezza è infatti connessa al livello di formazione del personale e un operatore con una quota di mercato molto esigua tende a formare il proprio personale in modo insufficiente. Per questo motivo Cranfield raccomanda di stabilire un massimo di tre operatori (FAG + 2), per far sì che ciascuno abbia una quota di mercato di dimensioni sufficienti.

- (51) La relazione Cranfield fa notare infine che un'attenzione particolare dovrebbe essere riservata alla parte centrale del terminal 1 (il grosso del terminal eccetto il collegamento con il terminal 2 e la zona nord dell'ala A), nella quale il sistema viario è compresso (e congestionato) data la configurazione del terminal. La presenza di un secondo prestatore di servizi con una piccola quota di mercato nella parte del terminal 1 in cui sono serviti delle compagnie diverse dalla Lufthansa (soprattutto nel vicolo cieco formato dal lato orientale dell'ala B e dall'ala C) darebbe origine a movimenti di attrezzature che potrebbero bloccare il sistema viario.

D.4. Tempo minimo di transito (TMT)

- (52) Il tempo minimo di transito è il tempo minimo necessario ad un passeggero e al suo bagaglio per raggiungere il volo di coincidenza. Avere un TMT breve per un aeroporto come quello di Francoforte significa disporre di un importante vantaggio concorrenziale.

La FAG garantisce un TMT di 45 minuti, uno dei più brevi d'Europa. Il sistema di trasferimento automatico dei bagagli svolge una funzione essenziale in questo contesto, dato che è in grado di trasferire un collo da un capo all'altro dell'aeroporto in 20 minuti.

- (53) La FAG sostiene che l'introduzione della concorrenza inciderà negativamente sul TMT. Secondo la società aeroportuale gli operatori indipendenti non sarebbero in grado di trasferire i passeggeri e i loro bagagli alla sua stessa velocità.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. MERCATI E POSIZIONE DOMINANTE

- (54) Due sono i mercati implicati nella presente decisione: il mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio e il decollo di aeromobili nell'area di Francoforte (aeroporto di Francoforte), nel quale la FAG commette un abuso di posizione dominante, ed il mercato della prestazione di servizi di assistenza sulla rampa all'interno dell'aeroporto di Francoforte, nel quale si avvertono gli effetti di tale abuso.

⁽¹⁾ Lettera della FAG del 16. 5. 1997.

⁽²⁾ NACO 18. 6. 1994, pag. 50.

⁽³⁾ NACO 17. 2. 1995, pag. 44.

A.1. Mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali all'aeroporto di Francoforte

A.1.1. Definizione del mercato

(55) Il mercato dei servizi rilevante è quello della fornitura delle infrastrutture aeroportuali che consentono l'atterraggio ed il decollo degli aerei. Tali infrastrutture vengono fornite dagli operatori aeroportuali dietro il pagamento di diritti.

(56) Il mercato geografico rilevante è l'aeroporto di Francoforte.

— Un'aerolinea che desideri prestare un servizio di trasporto aereo diretto alla volta di o in provenienza da una città o una regione specifica, nella fattispecie la città di Francoforte ed il suo retroterra, non ha la possibilità di scegliere tra diversi aeroporti quali potenziali fornitori delle infrastrutture in oggetto. Nelle vicinanze di Francoforte non vi sono altri aeroporti internazionali che potrebbero essere considerati come «sostituti» sotto il profilo dell'offerta di servizi di trasporto aereo diretto alla volta di e in provenienza da Francoforte e regione circostante. Oltre una certa distanza, gli aeroporti non possono più essere considerati come veri «sostituti» per il traffico diretto. Gli aeroporti internazionali più vicini a Francoforte (Amsterdam-Schiphol e Zurigo), che sono ubicati ad oltre 300 km di distanza, non possono essere pertanto considerati come alternative praticabili.

— La concorrenza tra aeroporti può essere significativa solo se un aeroporto costituisce un centro di smistamento («hub»), ossia un punto di transito per i voli non diretti. FAG ha sottolineato l'importanza dell'aeroporto di Francoforte quale centro di smistamento, affermando che il [...] % di tutti i passeggeri che utilizzano l'aeroporto di Francoforte sono passeggeri in transito.

In tale contesto, alcuni grandi aeroporti europei già sono in concorrenza tra loro per una parte del traffico globale di un aeroporto, vale a dire il traffico indiretto che usa l'aeroporto quale punto di transito.

Tuttavia il traffico indiretto non costituisce la totalità del traffico di un aeroporto, il quale rappresenta nella maggior parte dei casi il punto di origine o di destinazione. Quanto precede vale anche per l'aeroporto di Francoforte, considerando che — sulla base del dato fornito dalla FAG — circa il [...] % dei passeggeri dell'aeroporto sono passeggeri di voli diretti.

— Inoltre la Commissione ritiene che anche riguardo al traffico indiretto, laddove un aereo-

porto è usato come centro di smistamento, il grado di sostituibilità è limitato ad una minima parte del traffico totale dell'aeroporto. Le compagnie aeree non europee beneficiano di un grado di sostituibilità più ampio rispetto a quelle europee, che tenderanno a stabilire il loro centro di smistamento nel loro paese di bandiera. Appare improbabile, ad esempio, che la Lufthansa decida di stabilire il suo centro di smistamento al di fuori della Germania, considerato che la rete di questo vettore include ovviamente diversi collegamenti nazionali e che non sembrano esservi altri aeroporti tedeschi atti a fungere da centro di smistamento per la Lufthansa (quantomeno nel breve termine).

Tenendo conto del fatto che oltre il 60 % dei passeggeri che usano l'aeroporto di Francoforte come aeroporto di transito sono passeggeri della Lufthansa, il grado di sostituibilità tra l'aeroporto di Francoforte e gli altri grandi aeroporti europei può essere stimato pari a circa il 15-20 % dei passeggeri totali dell'aeroporto di Francoforte.

A.1.2. Parte sostanziale del mercato comune

(57) L'aeroporto di Francoforte costituisce una parte sostanziale del mercato comune.

Nella sentenza 10 dicembre 1991, causa C-179/90 (sentenza «Porto di Genova»)⁽¹⁾, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha accolto la tesi che il mercato riguardante l'organizzazione e l'esecuzione delle operazioni portuali relative all'ordinario trasporto merci nel porto di Genova può venire considerato parte sostanziale del mercato comune. In tale sentenza, la Corte ha tenuto conto del volume di traffico del porto in questione e della sua rilevanza rispetto al complesso delle attività marittime di importazione ed esportazione in Italia, Stato membro interessato.

(58) L'aeroporto di Francoforte può essere considerato come una parte sostanziale del mercato comune. Si tratta infatti del principale aeroporto internazionale della Germania con il maggiore volume di traffico in termini di passeggeri, merci o movimenti aerei commerciali (cfr. considerando 2).

A.1.3. Posizione dominante

(59) In base alla legislazione tedesca pertinente, la FAG detiene il monopolio della gestione dell'aeroporto di Francoforte in quanto impianto destinato all'atterraggio e al decollo dei velivoli.

⁽¹⁾ Racc. 1991, pag. I-5889.

Secondo la sentenza della Corte di giustizia del 3 ottobre 1985, causa 311/84, (*Télémarketing*)⁽¹⁾, l'articolo 86 del trattato CE si applica ad un'impresa che detiene una posizione dominante in un particolare mercato, anche quando detta posizione sia conseguenza non già dell'attività dell'impresa stessa, bensì della circostanza che, a causa delle disposizioni legislative o regolamentari vigenti, la concorrenza su detto mercato non può esistere o può essere solo estremamente limitata.

A.1.4. *Conclusioni*

- (60) La FAG detiene un monopolio sul mercato della fornitura di strutture aeroportuali per l'atterraggio ed il decollo degli aeromobili all'aeroporto di Francoforte. Essa detiene pertanto una posizione dominante nell'ambito di una parte sostanziale del mercato comune.

Nella sua risposta alla comunicazione degli addebiti la FAG ha ammesso di detenere una posizione dominante sul suddetto mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali e ha convenuto che l'aeroporto di Francoforte costituisce il mercato geografico rilevante ed è una parte sostanziale del mercato comune.

A.2. Il mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra all'aeroporto di Francoforte

A.2.1. *Definizione del mercato*

- (61) Ai fini della presente decisione l'altro mercato dei servizi in esame è quello della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa forniti dalla FAG, ovvero i servizi di assistenza sulla rampa elencati al paragrafo 20, esclusi il rifornimento di carburante e la ristorazione.
- (62) I servizi di assistenza sulla rampa non costituiscono un insieme omogeneo, in quanto abbracciano vari tipi di operazioni (cfr. supra). Pur avendo tutti luogo sulla rampa, i servizi in oggetto richiedono in linea di massima un «know-how» tecnico ed operativo specifico e rispondono ad esigenze diverse. Non è pertanto escluso che ciascun servizio possa essere considerato come un mercato dei servizi separato.

Tuttavia il campo di applicazione della presente decisione comprende tutti i servizi prestati dalla FAG su base esclusiva ed il fatto di considerare tali servizi come un mercato unico non influenza le conclusioni in ordine all'esistenza o meno di un abuso di posizione dominante. Si farà pertanto rife-

rimento ai «servizi di assistenza sulla rampa» nel loro insieme.

- (63) La stragrande maggioranza dei servizi di assistenza sulla rampa deve essere prestata in occasione di ogni scalo di un velivolo in un aeroporto e non può pertanto venire realizzata presso un altro aeroporto. È possibile immaginare alcune eccezioni: ad esempio, nel caso di due voli successivi a breve raggio, può essere superfluo disporre dei servizi di rifornimento idrico o dei servizi di toilette nell'aeroporto di transito. Tale eccezione è tuttavia di portata estremamente limitata e la scelta sarà probabilmente influenzata anche da altri fattori quali l'orario dei voli della compagnia aerea in questione, a sua volta influenzato dalla possibilità di ottenere determinate bande orarie in un dato aeroporto. Pertanto non vi è un grado di sostituibilità sufficiente per quanto riguarda il mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa ed il mercato geografico rilevante da considerare è quindi l'aeroporto di Francoforte.

A.2.2. *Prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa come mercato separato*

- (64) La FAG ha sostenuto che la distinzione tra i due mercati è scorretta. A suo parere la fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio ed il decollo di aeromobili non può essere distinta dalla prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa, in quanto le due attività sono complementari. Entrambi i tipi di servizi costituirebbero pertanto un unico mercato.
- (65) La verifica della condizione della sostituibilità avalla la tesi che la prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa e la fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio ed il decollo di aeromobili costituiscono due mercati separati (contigui).

— Sul versante della domanda, cioè dei vettori, non vi è alcuna sostituibilità tra i due servizi e di conseguenza tra di essi non esiste un'elasticità incrociata domanda-prezzo. Dal loro punto di vista, i servizi riguardanti la fornitura delle infrastrutture per l'atterraggio ed il decollo dei velivoli sono distinti dai servizi di assistenza sulla rampa e non intercambiabili con questi ultimi.

Tale parere è confermato dal fatto che gli utenti dell'aeroporto (le compagnie aeree) non pagano un forfait per l'insieme dei servizi ricevuti, bensì due tariffe distinte (una tariffa per i servizi di atterraggio ed una tariffa per i servizi di assistenza a terra). Inoltre, grazie alla recente introduzione da parte della FAG di un nuovo sistema di tariffazione, le compagnie aeree possono scegliere i servizi che intendono ricevere e che vengono loro di conseguenza addebitati.

⁽¹⁾ Racc. 1985, pag. 3261.

Come giustamente sottolineato dalla FAG, la non sostituibilità è dovuta al fatto che la fornitura delle infrastrutture di atterraggio e di decollo e la prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa sono due funzioni complementari o reciprocamente accessorie. Tuttavia il loro grado di complementarità non è tale da far sì che i servizi debbano essere acquistati presso il medesimo fornitore.

- Per quanto riguarda l'offerta, i mercati per la fornitura di infrastrutture aeroportuali per il decollo e l'atterraggio e per la prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa appaiono notevolmente diversi. La fornitura di strutture aeroportuali per l'atterraggio e il decollo di aeromobili presenta spesso le caratteristiche di un monopolio naturale (a causa della mancanza di sostituibilità sul versante dell'offerta). È invece possibile garantire la concorrenza nell'ambito della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa, purché l'accesso alla rampa venga concesso ad altri fornitori.

In effetti i servizi di assistenza sulla rampa possono, ma non devono necessariamente essere forniti dal gestore dell'aeroporto in qualità di fornitore delle infrastrutture. Tali servizi possono essere forniti anche da altri soggetti quali, ad esempio, le compagnie aeree e gli operatori indipendenti, come accade in altri aeroporti europei.

A tale proposito si legge al capitolo 2, punto 2.11 del manuale dell'ICAO sull'economia degli aeroporti (documento 9562 — prima edizione 1991, allegato 1) che un ente di gestione aeroportuale è responsabile di norma per la maggior parte o tutte le seguenti aree: area di movimento degli aeromobili, i terminal per i passeggeri, i magazzini, le aree di parcheggio degli aeromobili, gli hangar, la strumentazione di controllo aereo, incluse le comunicazioni e talvolta i servizi meteorologici. La prestazione dei servizi di assistenza a terra non è menzionata in tale enumerazione.

Tuttavia la Commissione conviene che il sistema automatico per lo smistamento ed il trasporto dei bagagli è uno strumento efficace che consente l'uso ottimale dell'infrastruttura. È improbabile che altri fornitori sarebbero in grado di offrire strumenti alternativi efficaci per trasferire i bagagli dal terminal alla rampa e viceversa. Il monopolio della FAG in questo ambito non è pertanto oggetto di contestazione.

- (66) La FAG ha argomentato che la complementarità tra la prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa e la fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio ed il decollo degli aeromobili dimostra che non esistono due mercati separati e sostiene che il

fatto che operatori indipendenti prestino servizi di assistenza sulla rampa in altri aeroporti non può essere addotto come prova in questo contesto.

- (67) Entrambe le argomentazioni della FAG possono essere confutate.

Infatti il Tribunale di primo grado si è già pronunciato in una causa analoga, traendo conclusioni contrarie a quelle cui giunge la FAG. Si tratta della sentenza del 12 dicembre 1991, causa T-30/89 (HILTI)⁽¹⁾, che riguardava il mercato dei sistemi di fissaggio destinati all'edilizia. Il tribunale doveva tra l'altro stabilire se il mercato dei chiodi fosse distinto da quello delle pistole sparachiodi, tenuto conto in particolare del fatto che tali prodotti sono complementari e che la produzione di pistole sparachiodi è protetta da brevetti.

Il tribunale ha constatato che «per quanto riguarda in particolare i chiodi [...] è infatti assodato che a partire dagli anni '60 esistono produttori indipendenti [...] che fabbricano chiodi destinati ad essere utilizzati in pistole sparachiodi. Alcuni di questi produttori sono specializzati e producono soltanto chiodi, alcuni persino soltanto chiodi specificamente destinati agli attrezzi della marca HILTI. Questo fatto costituisce di per sé un importante indizio dell'esistenza di un mercato specifico dei chiodi compatibili con le pistole HILTI».

- (68) Si noti infine che la posizione della FAG nel presente caso non è coerente con le informazioni fornite dalla FAG stessa in merito alla propria attività nella relazione annuale della società del 1995. Secondo tale relazione, i redditi della FAG derivano da quattro voci: servizi di assistenza a terra (che rappresentano il 37,7 % delle attività totali), diritti aeroportuali (30,8 %), affitti e concessioni (20,2 %) ed altro. In particolare si legge alla pagina 30 che «l'attività principale della FAG sono i servizi di assistenza a terra che comprendono i servizi lato rampa ed i servizi lato aerostazione».

Anche secondo la FAG i servizi di assistenza costituiscono pertanto un mercato distinto da quello della fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio ed il decollo degli aeromobili.

A.2.3. Posizione dominante

- (69) Nella sua qualità di fornitore esclusivo dei servizi in oggetto, la FAG detiene una posizione dominante sul mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa all'aeroporto di Francoforte. Il monopolio della FAG non potrà essere messo in discussione da altri fornitori potenziali finché il gestore dell'aeroporto continuerà a negare loro l'accesso alla rampa sulla quale i predetti servizi devono aver luogo.

⁽¹⁾ Racc. 1991, pag. II-1439, punti da 65 a 69 della motivazione.

B. ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

B.1. Descrizione dell'abuso

(70) La FAG detiene una posizione dominante sul mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio ed il decollo degli aeromobili. La prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa è completamente o accessoria alla predetta attività e costituisce un mercato contiguo ma separato (cfr. supra).

(71) Nella causa *Télémarketing* ⁽¹⁾ la Corte ha affermato che «costituisce abuso ai sensi dell'articolo 86 il fatto che un'impresa, che detenga una posizione dominante su un determinato mercato, si riservi o riservi ad un'impresa appartenente allo stesso gruppo, e senza necessità obiettiva, un'attività ausiliaria, che potrebbe essere svolta da una terza impresa nell'ambito delle sue attività su un mercato vicino, ma distinto, con il rischio di eliminare qualsiasi concorrenza da parte di detta impresa».

Secondo una giurisprudenza costante e, in particolare, le sentenze del 31 dicembre 1991, causa C-18/88, *RTT/GB-INNO-BM* ⁽²⁾, e del 17 novembre 1992, cause riunite C-271/90, C-281/90 e C-289/90 (*Spagna e.a./Commissione*) ⁽³⁾, l'estensione di un monopolio da un determinato mercato ad un mercato contiguo, se non oggettivamente giustificata, è illegittima e pertanto proibita a norma dell'articolo 86 o del combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1 e dell'articolo 86 del trattato, qualora tale estensione sia l'effetto di un provvedimento statale.

(72) La FAG si è avvalsa della sua posizione di potere sul mercato della fornitura delle strutture aeroportuali per impedire l'accesso alla rampa ai potenziali concorrenti (sul mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa). La FAG ha pertanto impedito a potenziali fornitori di servizi di assistenza sulla rampa, fossero essi compagnie aeree o operatori indipendenti, di accedere al mercato di tali servizi. La FAG ha dunque monopolizzato il mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa. Decidendo di riservarsi il mercato di tali servizi all'aeroporto di Francoforte, la FAG ha esteso la posizione dominante detenuta sul mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali di atterraggio e di decollo al mercato contiguo ma separato dei servizi di assistenza sulla rampa.

La FAG si è inoltre avvalsa del potere che le deriva dalla sua qualità di fornitore esclusivo delle strutture aeroportuali per negare alle compagnie aeree il diritto all'autoassistenza. La FAG ha pertanto obbligato gli utenti delle sue strutture aeroportuali ad acquistare dalla FAG stessa anche i servizi di assistenza sulla rampa di cui necessitano.

(73) In assenza di necessità obiettiva (cfr. infra) tale condotta costituisce una violazione dell'articolo 86 del trattato.

B.2. Giustificazione obiettiva

(74) La FAG tenta di giustificare l'estensione della sua posizione dominante all'assistenza sulla rampa con quattro argomentazioni fondamentali: la congestione dell'aeroporto, il diritto di proprietà, il diritto organizzativo e il diritto storico.

B.2.1. Limiti di spazio e di capacità

B.2.1.1. Argomentazione della FAG

(75) La FAG ha sostenuto nel corso del procedimento che il suo rifiuto di autorizzare l'autoassistenza e la presenza di prestatori indipendenti di servizi di assistenza sulla rampa era giustificata obiettivamente dalle dimensioni limitate dell'aeroporto: da un lato, non vi sarebbe sufficiente spazio di parcheggio per le attrezzature di diversi prestatori, dall'altro, data l'inadeguatezza del sistema viario, il traffico sul piazzale diverrebbe troppo intenso, con effetti negativi sulla sicurezza e sul tempo minimo di transito.

(76) L'argomentazione della FAG non è fondata. In primo luogo (cfr. considerando da 77 a 85), le perizie tecniche dimostrano che i limiti di spazio all'aeroporto di Francoforte non sono tali da rendere impossibile l'autorizzazione dell'autoassistenza o l'ammissione di prestatori indipendenti sul piazzale (fa eccezione il vicolo cieco che rappresenta la parte orientale del terminal 1, ove la presenza di più prestatori rischierebbe di provocare un imbottigliamento del traffico). In secondo luogo (cfr. considerando 86 e seguenti), ammesso che tali vincoli esistano, non sarebbero comunque insormontabili.

B.2.1.2. Valutazione tecnica dell'argomentazione avanzata dalla FAG

(77) Dalle varie relazioni presentate risulta che le argomentazioni avanzate dalla FAG non sono tali da giustificare il monopolio della FAG nell'ambito del mercato dei servizi prestati sulla rampa.

⁽¹⁾ Racc. 1985, pag. 3261.

⁽²⁾ Racc. 1991 pag. I-5941, punto 24 della motivazione.

⁽³⁾ Racc. 1992, pag. I-5833, punto 36 della motivazione.

- In particolare vi è sufficiente spazio di parcheggio per le attrezzature sul piazzale dell'aeroporto di Francoforte per poter ammettere la concorrenza nell'ambito della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa e la sicurezza ed il tempo minimo di transito non subiranno contraccolpi negativi per via dell'introduzione della concorrenza sulla rampa.
- Tuttavia il nucleo centrale del terminal 1 è congestionato e probabilmente continuerà ad esserlo. L'ammissione della concorrenza in questa area (o parte di area) potrebbe risultare problematica. Inoltre i limiti di spazio potrebbero ostacolare la coesistenza dell'autoassistenza e dell'assistenza a terzi da parte di operatori indipendenti, qualora esse vengano praticate in misura massiccia.

a) Spazio di parcheggio per le attrezzature

- (78) Le stime in merito alla quantità di spazio disponibile e alla quantità di spazio necessario per l'ammissione dell'autoassistenza o della concorrenza all'aeroporto di Francoforte dipendono notevolmente dalle ipotesi di partenza fatte dagli esperti (in particolare in termini di distribuzione dei clienti tra gli operatori) e dal periodo in cui sono state fatte le stime (per via dei continui lavori in corso sul piazzale). Non è pertanto sorprendente che le varie relazioni presentate alla Commissione contengano stime molto diverse.

In pratica, tuttavia, le varie stime sono comprese entro le forcelle seguenti:

- la quantità di spazio necessaria (dopo la correzione degli errori di calcolo) sarebbe compresa tra 104 000 m² ⁽¹⁾ e [...] m² (con un operatore supplementare) ⁽²⁾ o [...] m² (con due operatori supplementari) ⁽³⁾;
- la quantità di spazio disponibile per il parcheggio delle attrezzature (dopo la correzione degli errori di calcolo) sarebbe compresa tra [...] m² ⁽⁴⁾ e 164 000 m² ⁽⁵⁾.

- (79) Ciò implica che, nella peggiore delle ipotesi (ovvero secondo le stime di NACO), lo spazio disponibile consentirebbe di parcheggiare il 90 % di tutte le attrezzature presenti all'aeroporto di Francoforte nell'ipotesi che sia ammesso un operatore supplementare ([...]). Tale disponibilità è di gran lunga sufficiente, in quanto è molto improbabile che durante la giornata vi sia un periodo nel quale per

l'assistenza agli aeromobili o ai passeggeri venga utilizzato meno del 10 % delle attrezzature, considerato che all'aeroporto di Francoforte non vi sono, secondo il gestore, ore fuori punta.

Inoltre risulta dai considerandi da 36 a 46 che in realtà il fabbisogno è nettamente inferiore e lo spazio disponibile è superiore a quanto previsto nel peggiore dei casi. Le stime di NACO sono basate sull'ipotesi che il fabbisogno di spazio aggiuntivo lordo di un operatore indipendente ammonterebbe a circa [...] m² ([...]) ⁽⁶⁾, mentre il fabbisogno aggiuntivo di spazio lordo di Delta ammontava a circa [...] m² ([...]) ⁽⁷⁾ prima della riduzione dei suoi voli. Tale divergenza tra il fabbisogno di Delta e quello di un operatore indipendente è sorprendente per le due ragioni seguenti. In primo luogo, le quote di mercato rispettive dell'operatore indipendente e di Delta nei rispettivi periodi di punta (rispettivamente il 12,4 % ed il 13,4 % secondo le stime di NACO) sono molto vicine ed il livello globale del fabbisogno di spazio è connesso alla quota di mercato misurata in periodo di punta. In secondo luogo, Delta non operava durante il pomeriggio (doveva pertanto parcheggiare tutte le sue attrezzature contemporaneamente), mentre un operatore indipendente opererebbe durante tutta la giornata (di conseguenza una parte delle sue attrezzature non dovrebbe essere parcheggiata). Alla luce di quanto precede, il fabbisogno di spazio di parcheggio lordo di tale operatore dovrebbe essere *ceteris paribus* inferiore a quello di Delta.

- (80) Tale valutazione tecnica è inoltre corroborata dagli elementi concreti riportati in appresso.

- In primo luogo, la rinuncia all'autoassistenza da parte di Delta libera uno spazio sufficiente per consentire l'ammissione di almeno un operatore indipendente. Delta Airlines ha esercitato il suo diritto all'autoassistenza fino alla prima metà del 1997.

Le attrezzature di Delta erano sufficienti per assistere 13 voli all'ora (le attrezzature della FAG sono sufficienti per assistere 75 voli all'ora) ⁽⁸⁾. A differenza delle attrezzature della FAG, tutte le attrezzature di assistenza di Delta dovevano essere parcheggiate durante il pomeriggio in quanto Delta non operava.

Ora Delta non effettua più l'autoassistenza. Di conseguenza e alla luce delle tre considerazioni seguenti, potrebbe essere ammesso un operatore indipendente. In primo luogo, lo spazio occupato da Delta potrebbe essere utilizzato da un

⁽¹⁾ Stima di Cranfield; cfr. considerando 34 e 35.

⁽²⁾ Stima di NACO ± correzione; cfr. considerando da 36 a 39.

⁽³⁾ Stima di Fraunhofer; cfr. considerando 32 e 33.

⁽⁴⁾ Stima di NACO; cfr. considerando 32 e 33.

⁽⁵⁾ Stima di Cranfield ± correzioni; cfr. considerando 45 e 46.

⁽⁶⁾ NACO 27 ottobre 1995, pag. 32-33.

⁽⁷⁾ NACO 14 maggio 1997, pag. 2.

⁽⁸⁾ NACO 27 ottobre 1995, pag. 5.

operatore indipendente. In secondo luogo, quest'ultimo potrebbe utilizzare lo spazio disponibile in un modo più efficace (un operatore indipendente non opererebbe solo tra le 8.00 e le 14.00 bensì nel corso di tutta la giornata). In terzo luogo, la presenza di tale operatore ridurrebbe le attività di assistenza della FAG e darebbe luogo di conseguenza ad una riduzione dello spazio necessario alla FAG per parcheggiare le sue attrezzature.

Tale valutazione non è contraddetta dal fatto che le attrezzature di Delta servivano soltanto all'assistenza di determinati aeromobili, tra cui non rientravano i grossi velivoli quali ad esempio i B747.

— In secondo luogo, il limite dell'aeroporto di Francoforte è costituito dalla capacità delle piste di decollo e atterraggio e non dal numero delle piazzole (potrebbe piuttosto costituire un problema il numero delle piazzole prossime al terminal rispetto al numero delle piazzole remote)⁽¹⁾. Ciò è dimostrato, tra l'altro, dal fatto che le piazzole remote non sono completamente utilizzate durante la giornata, neppure nelle ore di punta (la simulazione del piano dei voli di Fraunhofer dimostra che le piazzole da V167 a V173 vengono utilizzate meno di una volta la settimana). Ciò significa che la chiusura di un certo numero di piazzole (che consentirebbe di disporre di un maggiore spazio di parcheggio) non darebbe luogo ad una riduzione della capacità dell'aeroporto.

— In terzo luogo, il problema della presunta mancanza di spazio indicato dalla FAG avrebbe potuto essere facilmente risolto se la FAG avesse tenuto conto del fabbisogno di spazio per il parcheggio delle attrezzature quando ha ridisegnato la configurazione di spazio per il parcheggio delle attrezzature quando ha ridisegnato la configurazione dell'aeroporto e avesse adibito parte dello spazio liberatosi di recente (area Little League, area USAF, ecc.) a superficie di parcheggio (cfr. *infra*).

— Infine, si dovrebbe rilevare che quando sia la FAG che Delta prestavano servizi di assistenza sulla rampa, l'aeroporto era operativo e garantiva livelli di qualità elevati, sebbene lo spazio necessario fosse inferiore allo spazio disponibile (di [...] m², come risulta dall'ultima relazione di NACO)⁽²⁾. Ciò dimostra che un ammanco di spazio non implica necessariamente che una

data situazione sia impossibile. Pertanto l'impostazione «matematica» proposta dalla FAG a sostegno della sua tesi che i limiti di spazio giustificerebbero non è necessariamente la più esatta.

(81) Alla luce di quanto precede, il monopolio della FAG nel settore dei servizi sulla rampa non può essere giustificato dalla mancanza di aree di parcheggio per le attrezzature.

b) Densità del traffico

(82) I periti nominati dalla Commissione sono giunti alle conclusioni nei loro studi:

— l'ammissione della concorrenza sulla rampa non provocherà un aumento significativo del livello del traffico;

— la presenza di un secondo operatore con una quota di mercato modesta nel nucleo centrale del terminal 1 potrebbe dare luogo a problemi di congestione del traffico;

— la ridotta dipendenza dalle piazzole remote consentirà una diminuzione del traffico.

Né la densità del traffico, né il livello di sicurezza sarebbero pertanto influenzati in modo significativo dall'ammissione dell'autoassistenza o della concorrenza sulla rampa in gran parte dell'aeroporto.

(83) La situazione è diversa per quanto riguarda il nucleo centrale del terminal 1, ove la presenza di più di un operatore in ciascuno dei due vicoli ciechi potrebbe dare luogo a gravi problemi. Tuttavia, tale fatto non dovrebbe essere addotto come giustificazione per il monopolio della FAG in tutta l'area di tale terminal, ma solo come giustificazione del monopolio della FAG nell'area dalla piazzola B42 alla piazzola C15.

Alla Deutsche Lufthansa è stata assegnata la parte occidentale del terminal 1 (tutte le piazzole remote del terminal 1, l'ala A e il lato occidentale dell'ala B su base quasi esclusiva. In base alla simulazione del piano dei voli presentata dalla FAG⁽³⁾, il [...] % dei movimenti in tale area sono attribuibili a Lufthansa e Condor, mentre ad altre compagnie aeree sono attribuibili solo [...] movimenti settimanali (approssimativamente un movimento ogni tre giorni in ciascuna piazzola di quest'area). I voli della Lufthansa al di fuori di quest'area sono invece molto limitati, ad eccezione della piazzola B2 che è quasi completamente assegnata alla Lufthansa.

⁽¹⁾ Fonte: Relazione Cranfield, giugno 1997, pag. 15.

⁽²⁾ NACO 14 maggio 1997, pag. 2.

⁽³⁾ Fraunhofer 27 giugno 1997, ultimo allegato.

Di conseguenza in tale area opererebbe essenzialmente un unico operatore (potrebbe trattarsi sia della FAG che di un operatore indipendente o della Lufthansa impegnata in attività di autoassistenza). Di conseguenza non vi sono ostacoli tecnici che impediscano alla Lufthansa di avvalersi dei servizi di assistenza a terra di un operatore diverso da quello attivo nella parte orientale del terminal 1.

c) Margine minimo di transito (MCT)

- (84) Il margine minimo di transito non sarà influenzato dall'introduzione sulla rampa.

In primo luogo, come si è illustrato sopra, la concorrenza non inciderà sulla densità del traffico (che quindi a sua volta non influirà sul tempo di spostamento dei passeggeri e dei bagagli sul piazzale).

In secondo luogo, per quanto riguarda i bagagli, il sistema di trasferimento automatico continuerà a svolgere il suo ruolo centrale nel mantenimento del margine minimo di transito. Gli operatori indipendenti e le compagnie che praticano l'autoassistenza dovrebbero avere accesso a questa infrastruttura centralizzata, come avviene in vari aeroporti d'Europa. L'esistenza di concorrenti sul piazzale non diminuirà l'efficienza del sistema di trasferimento, soprattutto se si considera che l'attività di caricamento/scaricamento del sistema resterà in mano alla FAG.

In terzo luogo, all'aeroporto di Francoforte l'MCT è determinato principalmente dal tempo necessario ai passeggeri per spostarsi da una porta d'imbarco all'altra. È facile rispettare l'MCT quando un passeggero transita all'interno dello stesso terminal, ma è più difficile quando il passeggero arriva ad una piazzola remota e deve cambiare terminal. Questa considerazione è chiaramente indipendente dal numero di operatori sul piazzale.

d) Autoassistenza

- (85) L'autoassistenza può presentare svantaggi in termini di fabbisogno di spazio. Ciò vale soprattutto quando i voli di compagnie che praticano l'autoassistenza non sono distribuiti uniformemente nell'arco della giornata. È quindi pensabile che la FAG limiti il diritto all'autoassistenza nei casi in cui si possa dimostrare che essa renderebbe impossibile ammettere un terzo operatore indipendente. Ciò non significa che FAG sarà autorizzata a vietare sistematicamente l'autoassistenza, bensì che la situazione dovrà essere valutata caso per caso.

B.2.1.3. Valutazione giuridica dell'argomento addotto dalla FAG

- (86) Oltre a non essere fondato sui fatti, l'argomento addotto dalla FAG per giustificare il proprio monopolio (cioè l'impossibilità di ammettere concorrenti sulla rampa per mancanza di spazio) non è tale da costituire una giustificazione oggettiva ai sensi della giurisprudenza della Corte di giustizia, perché esistono soluzioni che consentono di superare un'eventuale mancanza di spazio.

- (87) La FAG sostiene che il suo rifiuto di autorizzare l'autoassistenza e di ammettere operatori indipendenti sulla rampa è giustificato dalle dimensioni limitate dell'aeroporto. Va constatato però che, per ammissione della stessa FAG, tale vincolo (supponendo che sia reale) non è insormontabile. Dopo la comunicazione degli addebiti del 1994, la FAG cui era stato comunicato che il suo monopolio poteva costituire una violazione dell'articolo 86 del trattato, avrebbe dovuto prendere le misure atte a risolvere i problemi legati alle dimensioni limitate dell'aeroporto.

— Ad esempio, la FAG avrebbe potuto procedere al riassetto dell'infrastruttura esistente. Questa possibilità è stata ipotizzata dalla stessa FAG nella risposta alla comunicazione degli addebiti ⁽¹⁾, ma non è stata messa in atto in particolare a causa dei costi d'investimento necessari (da 35 a 70 milioni di DEM) che si sarebbero ripercorsi sugli utenti dell'aeroporto. La FAG ha invece dichiarato ⁽²⁾ che l'aeroporto era stato concepito e costruito nell'ottica del monopolio ed essa si è mantenuta in quest'orizzonte nelle successive ristrutturazioni.

— Avrebbe potuto procedere alla chiusura di un numero ridotto di piazzole di sosta (2, 3 e 4) per ottenere lo spazio necessario. Questa possibilità non è stata sfruttata perché, secondo la FAG, tale chiusura avrebbe determinato la perdita di [...] bande orarie a detrimento degli utenti dell'aeroporto.

— Più di recente la FAG avrebbe potuto evitare due riduzioni dello spazio disponibile per il parcheggio, una di oltre [...] m² (nel periodo 1995/1997), in seguito ai lavori di ristrutturazione dell'aeroporto, e una di oltre [...] m² per la creazione di zone tampone per il cargo, in seguito allo spostamento di queste attività verso sud.

⁽¹⁾ Caso IV/34.801, risposta della FAG alla comunicazione degli addebiti della Commissione, pag. 44.

⁽²⁾ Ibidem, pag. 21.

La FAG avrebbe potuto riservare alle attività di assistenza sulla rampa una parte dello spazio della Litte League resosi recentemente disponibile, invece di destinare la superficie al servizio di posta dell'USAF. Oppure avrebbe potuto riservare all'assistenza una parte dell'area da essa occupata nella zona cargo invece di cederla alla Lufthansa (mentre il resto delle attività di cargo venivano installate nella zona sud restituita dall'USAF).

- (88) Pertanto, la decisione della FAG di non autorizzare l'autoassistenza e di non ammettere operatori indipendenti non è dovuta ad una necessità oggettiva, bensì rappresenta una scelta precisa della FAG, che non ha adottato le misure atte a superare i vincoli connessi alle dimensioni limitate dell'aeroporto.

B.2.2. *Il diritto di proprietà*

- (89) La decisione della FAG di non aprire il mercato della fornitura dei servizi di assistenza sulla rampa non è giustificata dalla considerazione che essa è proprietaria dell'aeroporto e in quanto tale legittimata a determinare l'uso della sua proprietà.
- (90) Nella sentenza 13 dicembre 1979, causa 44/79 (Hauer/Rheinland Pfalz) ⁽¹⁾, la Corte di giustizia ha riconosciuto l'esistenza di un diritto fondamentale di proprietà anche in un contesto comunitario. Tuttavia, la Corte ha dichiarato che tale diritto è tutelato nell'ordinamento giuridico comunitario in conformità dei principi comuni alle Costituzioni degli Stati membri. In tale contesto, la Corte ha constatato che nelle Costituzioni di tutti gli Stati membri si riconosce che l'esercizio del diritto di proprietà può subire restrizioni nell'interesse generale e nei limiti necessari a tal fine.

Le norme in materia di concorrenza del trattato CE possono, di conseguenza, essere ritenute limiti al diritto di proprietà corrispondenti ad obiettivi d'interesse generale perseguiti dalla Comunità.

- (91) Nella fattispecie qualsiasi potenziale operatore indipendente è costretto a violare (previo indennizzo) il diritto di proprietà della FAG per mancanza di alternative. I servizi di assistenza sulla rampa infatti possono essere effettuati solo sul piazzale, dato che non è pensabile che i velivoli lascino lo spazio aeroportuale per ricevere tali servizi. Una limitazione, del diritto di proprietà della FAG non sarebbe perciò né sproporzionata né accessiva, bensì conseguente alla mancanza di alternative.

- (92) L'applicazione dell'articolo 86 del trattato non costituirebbe un'interferenza eccessiva e intollerabile con i diritti della FAG in quanto proprietaria dell'aeroporto di Francoforte, tale da violare l'essenza del suo diritto di proprietà. L'imposizione alla FAG dell'obbligo di aprire il mercato della fornitura di servizi di assistenza sulla rampa non la priva della sua proprietà in quanto tale, ma restringe l'esercizio di tale diritto a quanto compatibile con le regole di concorrenza del trattato. Va sottolineato, in particolare, che l'applicazione dell'articolo 86 non impedirebbe alla FAG di continuare ad offrire i servizi di assistenza sulla rampa in concorrenza con gli altri prestatori di tali servizi. La FAG potrebbe anche esigere dai prestatori dei servizi a terra adeguati compensi per l'uso delle strutture che essa fornisce, sotto forma di canoni di locazione, se ed in quanto tali compresi rientrino nei limiti imposti dalle regole di concorrenza.

B.2.3. *Diritti in materia di organizzazione*

- (93) La decisione della FAG di non aprire il mercato della prestazione di servizi di assistenza sulla rampa non è giustificata dalla sua qualità di esercente dell'aeroporto e pertanto di godere del diritto di decidere in che modo organizzare le attività entro lo spazio aeroportuale. La società di gestione dell'aeroporto deve esercitare il suo diritto in materia di organizzazione in ottemperanza alle regole di concorrenza.
- (94) La FAG sostiene che la sua decisione di non aprire il mercato dei servizi in oggetto si basa sul suo diritto in materia di organizzazione e sull'obbligo che le incombe a norma dell'articolo 45 della LuftVZO di garantire l'operatività e la sicurezza dell'aeroporto (cfr. considerando 4). Secondo la società, tale obbligo trasforma il diritto suddetto nel dovere di organizzare l'aeroporto in modo ottimale. In tale dovere è compreso quello di garantire un'organizzazione efficiente dei servizi di assistenza a terra.

In tale contesto la FAG ha affermato che l'assistenza sulla rampa consiste in servizi che devono essere regolati, organizzati e controllati dall'esercente dell'aeroporto. Ciò non significa però che essi debbano essere forniti dall'esercente; è sufficiente sottolineare che spetta alla società di gestione elaborare e dettare le regole cui ogni prestatore di servizi si deve attenere e che comunque, quando la direttiva 96/67/CE sarà pienamente efficace, le regole saranno stabilite dallo Stato membro interessato.

⁽¹⁾ Racc. 1979, pag. 3727, punti 17 e seguenti della motivazione.

- (95) La FAG ha affermato inoltre che, essendo l'assistenza sulla rampa una funzione complementare all'atterraggio e al decollo degli aerei che di conseguenza incide sulla qualità generale dei servizi forniti dall'aeroporto, l'esercente dell'aeroporto ha l'obbligo di controllare tali attività. Ancora una volta, ciò non significa che la società di gestione dell'aeroporto possa riservarsi la prestazione di tali attività, dato che ha i mezzi per imporre ai concorrenti le regole che essi dovranno osservare.
- (96) La FAG ha sottolineato infine che il suo monopolio dei servizi di assistenza sulla rampa corrisponde agli interessi degli utenti, poiché essa non opera discriminazioni nella fornitura dei servizi. Questo argomento non è pertinente dal momento che, indipendentemente da ogni considerazione relativa a presunte prevenzioni dei potenziali concorrenti, è chiaro che l'apertura alla concorrenza del mercato dei servizi di assistenza sulla rampa non impedirà alla FAG di continuare a fornire i suoi servizi su base non discriminatoria.

B.2.4. Diritti storici

- (97) FAG sostiene inoltre che il suo monopolio nel mercato dell'assistenza sulla rampa non è frutto dell'estensione di una posizione dominante, bensì di un'evoluzione storica.

La società sottolinea infatti che il suo ruolo di fornitore esclusivo di assistenza sulla rampa non è dovuto ad una diversificazione delle attività, poiché essa fornisce questo tipo di servizi dall'immediato dopoguerra. All'epoca l'aeroporto di Francoforte era appena stato ricostruito e, come in tutti gli aeroporti tedeschi, l'assistenza sulla rampa era fornita, in mancanza di altri candidati, dalla stessa gestione dell'aeroporto. Secondo la FAG, la questione dell'accesso di potenziali concorrenti al mercato dell'assistenza sulla rampa ha cominciato a porsi solo quando è emerso che questo mercato offriva opportunità economiche interessanti e poco rischiose.

- (98) Questo argomento non può in nessun caso giustificare la decisione della FAG di riservare il mercato dell'assistenza sulla rampa.

Infatti, in assenza di candidati alternativi, il monopolio della FAG sul mercato dell'assistenza sulla rampa era dovuto alle condizioni di mercato e non era dunque illegale. La FAG commette invece un'infrazione dell'articolo 86 secondo la citata sentenza «Télémarketing»⁽¹⁾ quando, per mantenere il monopolio, nega l'autorizzazione all'autoassi-

stenza o ad operatori indipendenti. In questo caso il monopolio della FAG non è più la conseguenza delle condizioni di mercato, bensì della decisione della società (che gestisce l'aeroporto e si trova pertanto in posizione dominante sul mercato della fornitura della infrastrutture aeroportuali per il decollo e l'atterraggio degli aerei) di riservarsi il mercato contiguo dell'assistenza sulla rampa.

Il fatto che la FAG, contrariamente a CLT nel caso di *Télémarketing*, occupasse una posizione dominante sul mercato dell'assistenza a terra prima ancora di commettere l'infrazione non può essere invocato per negare il carattere abusivo della decisione della FAG di riservarsi detto mercato negando l'accesso al piazzale dell'aeroporto ai potenziali concorrenti. L'obiettivo perseguito non sarebbe più l'estensione di una posizione dominante, bensì la protezione di una posizione dominante con mezzi abusivi.

B.3. Articolo 90, paragrafo 2, del trattato

- (99) La FAG ha sostenuto, nella sua risposta alla comunicazione degli addebiti del 10 maggio 1994, di essere stata incaricata in qualità di esercente dell'aeroporto di Francoforte della gestione di servizi d'interesse economico generale ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 2, del trattato. Essa ha fatto valere in seguito che le entrate provenienti dalle attività di assistenza sulla rampa sono necessarie all'equilibrio finanziario dell'impresa e, di conseguenza, al mantenimento della prestazione del servizio d'interesse economico generale. Una siffatta eccezione è stata ammessa, secondo l'impresa, dalla Corte nelle sentenze 19 maggio 1993, causa C-320/91 (Corbeau)⁽²⁾ e 27 aprile 1994, causa C-393/92 (Almelo)⁽³⁾.

- (100) Per quanto riguarda la portata dell'articolo 90, paragrafo 2, nella sentenza 21 marzo 1974, causa 127/73 (BRT/SABAM)⁽⁴⁾, la Corte ha dichiarato che «poiché la disposizione (...) consente che in determinate circostanze si deroghi alle norme del trattato, la definizione delle imprese cui essa si riferisce va interpretata restrittivamente», che «imprese private possono eventualmente ricadere sotto la predetta definizione solo quando siano state incaricate dalla pubblica autorità della gestione di servizi d'interesse economico generale» e che «tale non è certo il caso d'una società cui lo Stato non ha affidato alcun compito e che amministra invece interessi privati».

⁽²⁾ Racc., 1993, pag. I-2533.

⁽³⁾ Racc. 1994, pag. I-1477.

⁽⁴⁾ Racc. 1974, pag. 313, punti 19, 20 e 23 della motivazione.

⁽¹⁾ Racc. 1985, pag. 3261.

Nella sentenza 20 marzo 1985, causa 41/83, Italia/Commissione⁽¹⁾, la Corte ha dichiarato anche che l'applicazione dell'articolo 90, paragrafo 2, del trattato non è lasciata alla discrezione dello Stato membro che ha incaricato un'impresa della gestione di un servizio d'interesse economico generale. L'articolo 90, paragrafo 3, affida in effetti alla Commissione, sotto il controllo della Corte, un compito di vigilanza in materia.

Alla luce di queste considerazioni gli argomenti della FAG non appaiono fondati.

- (101) Le autorità tedesche non hanno conferito alla FAG il monopolio delle attività di assistenza sulla rampa, né le hanno affidato una missione specifica riguardo a questi servizi, come nel caso di un servizio d'interesse generale. Al contrario, il regolamento dell'aeroporto (Flughafenbenutzungsordnung) prevede che tali servizi possano essere svolti da altri enti, oltre alla società di gestione dell'aeroporto.

Per quanto riguarda il mercato della fornitura d'infrastrutture aeroportuali per il decollo e l'atterraggio di aeromobili, sembra, in base alla normativa che regola le operazioni dell'aeroporto di Francoforte, che le autorità tedesche che hanno autorizzato FAG a costruire e a gestire l'aeroporto non le abbiano imposto obblighi di servizio pubblico che permettano d'invocare le eccezioni previste dall'articolo 90, paragrafo 2, del trattato.

La FAG non può pertanto invocare disposizioni statali per giustificare il suo monopolio e l'esclusione di qualsiasi concorrenza nell'assistenza sulla rampa non è imputabile allo Stato membro, ma è di una decisione autonoma della FAG.

- (102) Ad ogni modo, nella sentenza Corbeau⁽²⁾ la Corte ha indicato che «l'esclusione della concorrenza non si giustifica tuttavia qualora si tratti di servizi specifici, scindibili dal servizio d'interesse generale, che rispondono ad esigenze specifiche [...] e che richiedono determinate prestazioni supplementari [...], nella misura in cui questi servizi, per loro natura e per le condizioni in cui sono offerti [...] non pregiudichino l'equilibrio economico del servizio d'interesse economico generale esercitato dal titolare del diritto esclusivo» (punto 19 della motivazione).

Nella fattispecie i servizi di assistenza sulla rampa sono servizi specifici e chiaramente dissociabili dal

servizio di fornitura d'infrastrutture aeroportuali per il decollo e l'atterraggio di aeromobili.

Non è stato dimostrato inoltre che l'apertura del mercato dell'assistenza sulla rampa comprometta l'equilibrio economico della FAG. Quest'ultima non solo non ha provato l'ineluttabilità delle perdite finanziarie che risulterebbero dall'apertura di tale mercato alla concorrenza né il loro legame con la fine del suo monopolio; ma risulta, oltre a ciò, che altri aeroporti mantengono l'equilibrio finanziario nonostante la presenza di concorrenti nel mercato dell'assistenza sulla rampa.

Pertanto, l'argomento della perequazione avanzato dalla FAG, cioè della compensazione delle perdite nel settore delle infrastrutture di atterraggio/decollo con gli utili nel settore dell'assistenza, non è pertinente in tale contesto.

B.4. Conseguenze della direttiva 96/67/CE

- (103) La FAG sostiene che il suo rifiuto di autorizzare l'autoassistenza e di ammettere operatori indipendenti sul piazzale è giustificato dalla direttiva 96/67/CE e dalla decisione del governo tedesco del 29 settembre 1997 di esentarla dagli obblighi in materia di liberalizzazione derivanti dalla direttiva.

Questo argomento non può essere accettato.

- (104) Innanzitutto, la suddetta decisione del governo tedesco non avrà effetto prima del 20 gennaio 1998 (tre mesi dopo la data di notificazione della deroga alla Commissione) e in ogni caso essa avrà effetto solo se la Commissione non vi si opporrà in forza dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva 96/67/CE, come la Germania ha chiaramente indicato nella sua comunicazione alla Commissione⁽³⁾.

A questo proposito si rileva che la Commissione adotta, contemporaneamente alla presente decisione, una decisione a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva 96/67/CE, con la quale chiede alla Germania di modificare sostanzialmente la decisione di concessione di una deroga alla FAG. In pratica l'oggetto della decisione tedesca sarà limitato (per quanto riguarda l'analisi ai fini della presente decisione) al fatto di riservare a FAG il mercato dell'assistenza a terzi nel vicolo cieco orientale del terminal 1 fino al 31 dicembre 2000.

⁽¹⁾ Racc. 1985, pag. 873, punto 30 della motivazione.

⁽²⁾ Racc. 1993, pag. I-2533, punto 19 della motivazione.

⁽³⁾ «Per le conseguenze giuridiche ad essa legate, la decisione di deroga a favore dell'aeroporto di Francoforte prenderà effetto solo previa autorizzazione della Commissione». Comunicazione del governo della Repubblica federale di Germania alla Commissione europea del 29 settembre 1997.

- (105) In secondo luogo, la direttiva 96/67/CE non preclude l'applicazione delle norme del trattato, com'è ricordato al ventottesimo considerando della direttiva, che recita: «considerando che la presente direttiva non può pregiudicare l'applicazione delle disposizioni del trattato, e in particolare che la Commissione continuerà a vigilare sul rispetto di tali norme avvalendosi, in caso di necessità, di tutte le facoltà ad essa riconosciute dall'articolo 90 del trattato».

C. EFFETTI SUGLI SCAMBI TRA STATI MEMBRI

- (106) I servizi di assistenza sulla rampa sono offerti a compagnie aeree che effettuano servizi di trasporto all'interno della Comunità. Il costo dei servizi di assistenza sulla rampa può incidere sui costi dei servizi di trasporto di passeggeri e merci e determinare alterazioni nei livelli e nella direzione dei flussi di trasporto della Comunità.

Pertanto, lo sfruttamento abusivo, da parte della FAG, della sua posizione dominante è atto ad influenzare gli scambi tra gli Stati membri.

- (107) La FAG ha argomentato che il fatto che si riservi le attività di assistenza sulla rampa influenza gli scambi tra Stati membri solo nella misura in cui i prezzi applicati alla fornitura di tali servizi sono troppo elevati. L'argomento non è pertinente, dal momento che l'effetto sugli scambi tra gli Stati membri non dipende dal livello dei prezzi applicati ai servizi in oggetto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La società Flughafen Frankfurt Main AG («FAG») ha abusato della sua posizione dominante violando l'articolo

86 del trattato CE, in quanto ha negato, senza giustificazione obiettiva, a potenziali terzi operatori l'accesso al piazzale e agli utenti dell'aeroporto il diritto all'autoassistenza, riservandosi così il mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa all'aeroporto di Francoforte. Detta constatazione non riguarda l'area orientale dell'ala B, dalla piazzola B2 alla piazzola B42 e l'ala C fino alla piazzola C15, dove il monopolio della FAG ha giustificazioni oggettive.

Articolo 2

La FAG è tenuta a porre fine alla violazione di cui all'articolo 1.

A tal fine essa presenterà alla Commissione, entro tre mesi dalla notificazione della presente decisione, un piano dettagliato di riorganizzazione del mercato della prestazione di servizi di assistenza sulla rampa all'aeroporto di Francoforte, al fine di aprire il mercato di tali servizi ai vettori e ai prestatori indipendenti.

Articolo 3

Destinataria della presente decisione è la società

Flughafen Frankfurt/Main AG
Flughafen Frankfurt/Main
D-60547 Frankfurt am Main.

Fatto a Bruxelles, il 14 gennaio 1998.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione