

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 febbraio 1999

relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 90 del trattato CE

(Caso IV/35.703 — aeroporti portoghesi)

*[notificata con il numero C(1999) 243]*

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/199/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 86 e 90, paragrafi 1 e 3,

dopo avere invitato le autorità portoghesi Aereopostos e Navegação Aérea — Empresa pública (ANA), TAP, Air Portugal e Portugalia a presentare osservazioni sulle obiezioni formulate dalla Commissione,

considerando quanto segue:

## I. FATTI

## a) Il provvedimento statale di cui trattasi

(1) Il presente procedimento riguarda il sistema di riduzione delle tasse di atterraggio nonché la modulazione di tali tasse in base all'origine dei voli, applicato negli aeroporti portoghesi.

Il decreto legge 102/90 del 21 marzo 1990 prevede, all'articolo 18, che negli aeroporti gestiti da ANA l'importo delle tasse aeroportuali sia fissato mediante decreto ministeriale emesso su parere

della direzione generale dell'aviazione civile. Il terzo paragrafo dello stesso prevede che tali tasse possano essere modulate secondo la categoria, la funzione ed il grado di utilizzo di ciascun aeroporto.

Il decreto regolamentare (Decreto regulamentar) n. 38/91 del 29 luglio 1991 stabilisce le modalità delle tasse di atterraggio:

«Articolo 4, paragrafo 1: Le tasse aeroportuali sono dovute per ogni atterraggio in relazione al peso massimo al decollo indicato nel certificato di navigabilità.

Articolo 4, paragrafo 5: I voli nazionali beneficiano di una riduzione del 50 %.»

Ogni anno il governo pubblica un decreto per aggiornare l'importo delle tasse aeroportuali.

(2) Il seguente sistema di riduzioni è stato istituito con decreto ministeriale (Portaria) 352/98 del 23 giugno 1998, emanato in base al decreto legge 102/90.

Aeroporto di Lisbona	Tasse (PTE/t)	Riduzione rispetto alla prima serie (%)
Prima serie di 50 (atterraggi al mese)	1 146	
Seconda serie di 50	1 063	-7,2
Terza serie di 50	979	-14,6
Quarta serie di 50	888	-22,5
Ulteriori atterraggi	771	-32,7
<b>Aeroporti di Porto, di Faro e delle Azzorre</b>		
Prima serie di 50	1 146	
Seconda serie di 50	938	-18,4
Terza serie di 50	866	-24,4
Quarta serie di 50	786	-31,4
Ulteriori atterraggi	681	-40,6

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998.

**b) L'impresa ed i servizi prestati**

- (3) ANA-EP è un'impresa pubblica cui è affidata la gestione dei 3 aeroporti continentali (Lisbona, Faro, Porto), dei 4 aeroporti delle Azzorre (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores), degli aerodromi e della navigazione aerea. Gli aeroporti dell'arcipelago di Madera sono gestiti invece da ANAM SA.

L'articolo 3, paragrafo 1, del decreto legge 246/79, che istituisce l'impresa ANA, dispone quanto segue:

«è compito di ANA-EP gestire e sviluppare i servizi pubblici di assistenza all'aviazione civile, agendo in forma d'impresa al fine di orientare, dirigere e controllare il traffico aereo e provvedere alla partenza e all'arrivo degli aeromobili nonché all'imbarco, allo sbarco e al movimento dei passeggeri, delle merci e della posta.»

- (4) ANA provvede al riconoscimento delle compagnie aeree che intendono usufruire delle infrastrutture aeroportuali da essa gestite e fornisce loro i servizi relativi all'atterraggio e al decollo degli aeromobili, riscuotendo le tasse correlative in base ai livelli e agli importi determinati mediante decreto ministeriale<sup>(1)</sup>.

**c) Le tasse di atterraggio**

- (5) L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nel suo manuale sulla economia degli aeroporti<sup>(2)</sup>, raccomanda ai propri aderenti di determinare le tasse di atterraggio in funzione del peso massimo al decollo, definendoli come:

«Diritti e compensi riscossi per l'impiego delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di movimento (in particolare per la segnaletica luminosa), nonché per i servizi relativi all'avvicinamento guidato e all'aerodromo.»

- (6) Le tasse corrispondono alle «spese di gestione, manutenzione e amministrazione sostenute per tali aree e per i veicoli e il materiale impiegati, in particolare per il personale, i veicoli di manutenzione, l'elettricità e i combustibili».

**d) I principali argomenti delle autorità portoghesi e di ANA**

- (7) Le autorità portoghesi giustificano la modulazione delle tasse secondo l'origine del volo adducendo che:

— da un lato, i voli nazionali consentono di collegare località insulari per le quali non esiste alcuna alternativa al trasporto aereo,

— d'altro lato, gli altri voli nazionali coprono distanze brevissime a tariffe molto basse.

- (8) Le autorità portoghesi sottolineano le esigenze di coesione economica e sociale su cui si fonda il sistema.

- (9) Riguardo ai voli internazionali, esse osservano che gli aeroporti portoghesi devono far fronte alla concorrenza degli aeroporti di Madrid e Barcellona, che praticano lo stesso tipo di tariffazione. Inoltre le autorità portoghesi desiderano incentivare le economie di scala derivanti da un maggiore utilizzo degli aeroporti e promuovere il Portogallo come meta turistica.

- (10) ANA ha segnalato che il sistema di modulazione e riduzione delle tasse di atterraggio risponde a due esigenze:

— praticare una politica tariffaria analoga a quella vigente negli aeroporti di Madrid e Barcellona, ubicati nella stessa zona geografica;

— diminuire i costi di gestione dei vettori che utilizzano con maggiore frequenza e regolarità gli aeroporti gestiti da ANA.

**II. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE****a) Articolo 90, paragrafo 1**

- (11) L'articolo 90, paragrafo 1, del trattato dispone che «gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono tasse speciali o esclusive, alcuna misura contraria alle norme del presente trattato, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 7 e da 85 a 94 inclusi».

- (12) Il decreto legge 246/79 attribuisce ad ANA il diritto esclusivo di dirigere le infrastrutture aeroportuali di Lisbona, di Porto, di Faro e delle Azzorre.

ANA è — in base al proprio statuto — un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1.

- (13) L'articolo 21 del decreto legge 246/79 prevede che lo Stato approvi le tariffe e le tasse proposte da ANA.

La politica tariffaria attualmente applicata da ANA-EP, fondata su disposizioni legislative (decreti legge 246/79 e 102/90) e regolamentari (decreti

<sup>(1)</sup> Cfr. considerando 1 e 2.

<sup>(2)</sup> Documento 9562.1991 OACI.

38/91 e 24/95), è stata definita dal governo col decreto 352/98.

Tali disposizioni legislative o regolamentari devono quindi essere considerate come misure statali ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1.

#### b) Articolo 86

##### *Il mercato di cui trattasi*

- (14) Il mercato di cui trattasi riguarda i servizi attinenti all'uso (soggetto al pagamento di specifiche tasse) delle infrastrutture aeroportuali, ossia la gestione e la manutenzione delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di movimento e l'avvicinamento guidato.

Come è stato indicato dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nella sentenza «Porto di Genova»<sup>(3)</sup>, l'organizzazione per conto terzi di operazioni portuali in un solo porto può costituire un mercato ai sensi dell'articolo 86. Inoltre la Corte ha ritenuto nella sentenza «Corsica Ferries II»<sup>(4)</sup> che il mercato del servizio di pilotaggio nel porto di Genova costituisce il mercato da prendere in considerazione.

La Corte ha fondato il proprio convincimento sul fatto che, per gli operatori intenzionati a prestare un servizio di trasporto su una determinata rotta marittima, l'accesso agli impianti portuali situati ai due estremi del collegamento rappresentasse una condizione indispensabile per lo svolgimento dell'attività vettoriale.

Tale argomentazione è facilmente trasferibile al settore del trasporto aereo e in particolare a quello dell'accesso agli aeroporti. La definizione di mercato è identica a quella contenuta nella decisione 95/364/CE della Commissione, del 28 giugno 1995, a norma dell'articolo 90, paragrafo 3, del trattato<sup>(5)</sup>.

- (15) Il trasporto di passeggeri e merci mediante collegamenti aerei a medio e corto raggio rappresenta un mercato contiguo ma distinto, soggetto agli effetti dei comportamenti illeciti tenuti dalle imprese sul mercato dei servizi attinenti all'atterraggio e al decollo. Anche su tale mercato possono dunque esplicitarsi gli effetti dello sfruttamento abusivo della posizione dominante detenuta da ANA.

<sup>(3)</sup> Sentenza del 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Racc. 1991, pag. I-5889, punto 15 della motivazione.

<sup>(4)</sup> Sentenza del 17 maggio 1994, causa C-18/93, Racc. 1994, pag. I-1783.

<sup>(5)</sup> GU L 216 del 12. 9. 1995, pag. 8.

- (16) Fino ad oggi solo tre dei sette aeroporti gestiti da ANA hanno un traffico intracomunitario significativo (Lisbona, Porto e Faro).

- (17) I sette aeroporti sono scarsamente fungibili, sicché ciascuno di essi può essere considerato come un mercato geografico distinto.

Le compagnie aeree che prestano servizi aerei di linea o servizi aerei «charter» nazionali o intracomunitari da e per il Portogallo sono invero obbligate a servirsi degli aeroporti gestiti da ANA. Gli aeroporti di Porto, Lisbona, Faro e Azzorre non sono intercambiabili in quanto distano molte centinaia di chilometri gli uni dagli altri ed hanno ciascuno un bacino di utenza ben delimitato, corrispondente ad una regione turistica specifica: l'aeroporto di Lisbona serve la capitale e il centro del paese, quello di Porto serve il Nord, Faro serve il Sud, quelli di Santa Maria, Ponta Delgada, Flores e Horta servono l'arcipelago delle Azzorre. I percorsi ferroviari e stradali non offrono d'altra parte alternative adeguate per i collegamenti tra Lisbona, Porto e Faro.

Gli unici aeroporti internazionali in grado di servire la stessa zona geografica, ossia Madrid e Barcellona, distano più di 600 km dagli aeroporti continentali portoghesi e non sono collegati da strade o ferrovie in modo da costituire una reale alternativa.

Lisbona e Madrid possono tuttavia essere considerati aeroporti concorrenti qualora una compagnia aerea utilizzi l'uno o l'altro di questi aeroporti come scalo principale (hub). Va tuttavia rilevato che il traffico corrispondente a siffatto uso dell'aeroporto rappresenta una quota marginale del volume totale degli atterraggi effettuati a Lisbona.

Relativamente agli aeroporti dell'arcipelago delle Azzorre, si deve far presente che anche la fungibilità di Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores è assai limitata, giacché ciascuno di questi aeroporti serve un'isola diversa, collegata alle altre da rotte marittime a percorrenza relativamente lunga e frequenza ridotta.

- (18) Agli occhi di numerosi viaggiatori da e per il Portogallo, i servizi aerei interni o intracomunitari prestati attraverso gli aeroporti gestiti da ANA non sono quindi intercambiabili con i servizi offerti attraverso gli altri aeroporti comunitari.

- (19) I vettori aerei che effettuano trasporti nazionali o intracomunitari da o per il Portogallo non hanno dunque altra scelta che utilizzare gli aeroporti gestiti da ANA e i servizi di accesso alle infrastrutture aeroportuali offerti in tali aeroporti.

*Effetto sul commercio tra Stati membri*

- (20) Nella sentenza «Corsica Ferries II»<sup>(6)</sup>, la Corte ha dichiarato che determinate pratiche discriminatorie «poiché riguardano imprese che effettuano trasporti tra due Stati membri, possono essere pregiudizievoli al commercio tra gli Stati membri».

La quota del traffico intracomunitario degli aeroporti portoghesi è indicata nella seguente tabella:

**Traffico passeggeri (esclusi i passeggeri in transito)**

Aeroporto	Passeggeri internazionali in %	Passeggeri intra CE in %	Passeggeri nazionali in %	Totale in milioni
Lisbona	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998 — Dati 1997.

A = Aeroporto dell'arcipelago delle Azzorre.

**Traffico merci**

Aeroporto	Trasporto internazionale in %	Trasporto intra CE in %	Trasporto nazionale in %	Totale in migliaia di tonnellate
Lisbona	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998 — Dati 1997.

A = Aeroporto dell'arcipelago delle Azzorre.

Per gli aeroporti continentali, l'effetto esplicito sul commercio tra Stati membri risulta chiaramente dai dati sopra riportati. Gran parte del traffico si svolge infatti tra il Portogallo e gli altri Stati membri della Comunità.

Per quanto riguarda i quattro aeroporti delle Azzorre, il traffico è interamente nazionale, oppure proveniente da paesi terzi. Il provvedimento statale di cui trattasi non è pertanto in grado, per questo aspetto, di influire sugli scambi tra gli Stati membri. Tale constatazione lascia tuttavia impregiudicata l'applicazione delle norme del trattato e del diritto derivato relative alla libera prestazione dei servizi.

*La parte sostanziale del mercato comune*

- (21) Gli aeroporti gestiti da ANA hanno registrato i seguenti movimenti nel 1997:

<sup>(6)</sup> Cfr. nota 4.

Aeroporto	Passeggeri in milioni (ivi compresi quelli in transito)	Merci in migliaia di tonnellate
Lisbona	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998.

A=Aeroporto dell'arcipelago delle Azzorre.

Gli aeroporti di Lisbona, Porto e Faro hanno un volume di traffico notevole, superiore a due milioni di passeggeri: Lisbona 6,8 milioni, Porto 2,3 milioni e Faro 3,8 milioni; tutti questi aeroporti servono l'intero territorio del Portogallo continentale. Applicando al caso di specie l'argomentazione svolta dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nelle sentenze Crespelle (7) e Almeneo (8), si deve ritenere che tali aeroporti, utilizzati per i collegamenti intracomunitari, rappresentino una parte sostanziale del mercato comune. Nella sentenza Crespelle la Corte infatti ha dichiarato che «Istituendo quindi a favore di tali imprese una sovrapposizione di monopoli territorialmente limitati, ma che riguardano complessivamente tutto il territorio di uno Stato membro, siffatte disposizioni nazionali instaurano una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato su una parte sostanziale del mercato comune» (9).

- (22) A maggior ragione deve considerarsi atta a configurare una parte sostanziale del mercato comune la sovrapposizione di monopoli controllati dalla stessa impresa (ANA).

#### La posizione dominante

- (23) Nella sentenza del 18 giugno 1998 Corsica Ferries France SA contro Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. arl e ministero dei

Trasporti e della Navigazione («Corsica Ferries III») (10), la Corte ha dichiarato che «un'impresa che fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato» (11).

L'impresa pubblica ANA occupa dunque, per effetto del diritto esclusivo di gestire i singoli aeroporti attribuite dal decreto legge 246/79, una posizione dominante sul mercato dei servizi attinenti all'atterraggio e al decollo degli aerei, soggetti al pagamento di specifici compensi.

#### L'abuso della posizione dominante

- (24) Il sistema delle tasse di atterraggio e delle relative riduzioni, istituito da ANA e approvato dal governo portoghese in esito ad un procedimento consultivo, ha l'effetto di imporre alle compagnie aeree condizioni dissimili per prestazioni equivalenti nel settore dei servizi relativi all'atterraggio e al decollo, procurando ad esse uno svantaggio concorrenziale.

a) Riduzioni concesse in base al numero degli atterraggi

- (25) La riduzione del 7,2 % concessa all'aeroporto di Lisbona (18,4 % negli altri aeroporti) si applica a decorrere dal cinquantesimo atterraggio mensile. A partire dal centesimo e dal centocinquantesimo atterraggio si applicano rispettivamente a Lisbona riduzioni del 14,6 % e del 22,5 % (24,4 % e 31,4 % negli altri aeroporti). Per gli ulteriori atterraggi è prevista a Lisbona una riduzione del 32,7 % (40,6 % negli altri aeroporti).

I beneficiari di tali riduzioni a Lisbona sono i seguenti:

Il tasso medio di riduzione è determinato applicando in ordine successivo le varie aliquote di riduzione. Tale tasso riflette la riduzione effettivamente riconosciuta da ANA alle seguenti compagnie sulla totalità dei loro voli.

(%)

Compagnia	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Tasso medio	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Fonte: Numero mensile di atterraggi per compagnia — Allegato 3 della lettera di ANA del 29 luglio 1997.

(7) Sentenza del 5 ottobre 1994, causa C-323/93, Racc. 1994, pag. I-5077.

(8) Sentenza del 27 aprile 1994, causa C-393/92, Racc. 1994, pag. I-1477.

(9) Punto 17 della motivazione.

(10) Causa C-266/96, Racc. 1998, pag. I-3949, punto 39.

(11) Sentenza del 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner e Elser, Racc. 1991, pag. I-1979, punto 28; sentenza del 18 giugno 1991, C-260/89, ERT, Racc. 1991, pag. I-2925, punto 31; sentenza «Merci convenzionali porto di Genova», cfr. nota 3, punto 14; sentenza del 12 febbraio 1998, Causa C-163/96, Raso e a., Racc. 1998, pag. I-0533, punto 25.

(26) Ogni approdo oltre il duecentesimo beneficia della riduzione del 32,7 % a Lisbona e del 40,6 % negli altri aeroporti, per un numero illimitato di atterraggi. Pertanto le compagnie aeree che realizzano un numero di atterraggi mensile nettamente superiore a 200, come TAP e Portugalia, beneficiano di un tasso medio di riduzione proporzionalmente più elevato. Per le rotte sulle quali TAP o Portugalia competono con altri vettori, e per uno stesso tipo di aereo, TAP e/o Portugalia ottengono una riduzione media pari rispettivamente al 30 % ed al 22 % sui loro costi di decollo e di atterraggio, ricevendo prestazioni equivalenti da parte di ANA, la quale reca pertanto uno svantaggio concorrenziale agli altri vettori. Le riduzioni concesse a questi ultimi — Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia e Sabena (1 %) — variano dall'8 % a l'1 % e non hanno quindi un peso significativo. Il sistema favorisce pertanto di fatto le compagnie aeree nazionali, vale a dire TAP e Portugalia.

(27) Secondo la giurisprudenza del Tribunale di primo grado<sup>(12)</sup>, anche i comportamenti commerciali considerati normali possono costituire abusi ai sensi dell'articolo 86 del trattato, se vengono messi in atto da un'impresa che occupa una posizione dominante.

Qualsiasi differenza di trattamento tra i vari clienti messa in atto da un'impresa che occupa una posizione dominante deve essere giustificata da ragioni oggettive.

La differenza di trattamento per un servizio (avvicinamento guidato, utilizzo delle aree di movimento ...) richiedente le stesse prestazioni da parte di ANA, qualunque sia la compagnia aerea beneficiaria, non è giustificato da ragioni oggettive. Ciascun aeroporto dispone di un monopolio naturale per gran parte del proprio traffico, poiché costituisce il passaggio obbligato per qualsiasi vettore che intenda raggiungere una data città.

Nessuno degli elementi forniti dalle autorità portoghesi permette di dimostrare che sussistano nella fattispecie delle economie di scala. Infatti, l'assistenza prestata agli aerei in arrivo e in partenza è identica, quale che sia il proprietario e sia che si tratti del primo o del decimo aereo dello stesso vettore.

(28) Le autorità portoghesi hanno addotto principalmente tre motivi per giustificare l'istituzione del sistema delle riduzioni:

— la concorrenza esercitata dagli aeroporti di Madrid e di Barcellona, i quali praticano tale forma di riduzioni;

— le economie di scala derivanti dall'uso intenso delle infrastrutture;

— la promozione del Portogallo come meta turistica.

(29) Per quanto riguarda la prima giustificazione, si rammenta che la Commissione ha avviato un procedimento relativamente al sistema adottato negli aeroporti spagnoli, inviando una lettera di ingiunzione in data 28 aprile 1997. Inoltre, secondo la giurisprudenza della Corte, in particolare nella sentenza «Lomas»<sup>(13)</sup>, uno Stato membro non può giustificare la violazione del diritto comunitario da esso commessa adducendo che anche altri Stati membri sono venuti meno agli obblighi derivanti dal diritto comunitario.

(30) Per quanto riguarda la seconda giustificazione, si deve rilevare che le autorità portoghesi non hanno prospettato alcuna particolare economia di scala, pur asserendo che l'aeroporto deve promuovere il maggiore uso delle proprie infrastrutture. Nella decisione 95/364/CE<sup>(14)</sup> la Commissione ha replicato all'argomento fondato sulle economie di scala dichiarando quanto segue: «la Commissione ritiene che tale sistema non potrebbe essere giustificato dalle economie di scala che verrebbero realizzate dalla RVA (Régie des Voies Aériennes). Nel caso di specie tale ipotesi non ricorre. La RVA non ha dimostrato alla Commissione che il trattamento riservato al decollo o all'atterraggio di un aeromobile appartenente ad una compagnia anziché ad un'altra comporta economie di scala. Infatti l'atterraggio o il decollo di un aereo richiedono lo stesso servizio qualunque sia il proprietario e qualunque sia il numero di aerei appartenenti ad una stessa compagnia. Al massimo la RVA potrebbe far valere economie di scala nella fatturazione che sarebbe unica per un vettore a forte traffico giacché comprenderebbe un gran numero di movimenti anziché essere molteplice per pochi movimenti. Tuttavia queste economie di scala sono di entità trascurabile». Tale argomentazione è valida anche nel caso di specie, poiché l'assistenza prestata all'arrivo e alla partenza richiede prestazioni identiche qualunque sia il numero degli aerei appartenenti ad una stessa compagnia.

(31) Né l'esigenza di promuovere un uso maggiore delle infrastrutture né la terza giustificazione vertente sulla promozione del Portogallo come destinazione turistica possono considerarsi pertinenti, poiché riguardano obiettivi conseguibili mediante riduzioni non discriminatorie, accessibili a tutte le compagnie aeree presenti negli aeroporti portoghesi continentali.

<sup>(12)</sup> Sentenza del 1° aprile 1993 nella causa T-65/89, BPB Industries e British Gypsum/Commissione, Racc. 1993, pag. II-389, punto 69 della motivazione.

<sup>(13)</sup> Sentenza del 23 maggio 1996, C-5/94, The Queen/Ministry of Agriculture Fisheries and Food, Racc. 1996, pag. I-2553.

<sup>(14)</sup> Cfr nota 5, punto 16 della decisione.

- (32) La Corte ha dichiarato che uno Stato membro viola le disposizioni degli articoli 90 e 86 del trattato qualora induca un'impresa a sfruttare in modo abusivo la sua posizione dominante applicando alle controparti commerciali condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c), del trattato [sentenza *Corsica ferries II* <sup>(15)</sup>, sentenza *Rasol* <sup>(16)</sup>, sentenza *Corsica ferries III* <sup>(17)</sup>].

Il fatto che un'impresa collocata nella posizione in cui si trova ANA applichi nei confronti delle controparti commerciali condizioni diverse per prestazioni equivalenti recando loro uno svantaggio concorrenziale costituisce un primo abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, lettera c).

- b) La differenziazione dell'importo delle tasse in base alla natura nazionale o internazionale dei voli

- (33) L'articolo 4, paragrafo 5, del decreto regolamentare 38/91 prevede che «i voli nazionali beneficiano di una riduzione del 50 %». Il sistema di tariffazione differenziata in base all'indole nazionale o intracomunitaria dei voli contrasta con il trattato.

- (34) A tale riguardo la sentenza *Corsica Ferries II* <sup>(18)</sup> della Corte di giustizia è assai esplicita. La Corte in tale causa ha infatti dichiarato che:

«L'articolo 90, n. 1, e l'art. 86 del trattato vietano ad un'autorità nazionale che approvi le tariffe stabilite da un'impresa investita del diritto esclusivo di offrire servizi di pilotaggio obbligatorio su una parte sostanziale del mercato comune di indurla ad applicare tariffe diverse alle imprese di trasporto marittimo, a seconda che queste ultime effettuino trasporti fra Stati membri o tra porti situati nel territorio nazionale [...]».

Nelle conclusioni relative a tale causa, l'avvocato generale Van Gerven ha inoltre rilevato che <sup>(19)</sup>:

«[...] Il punto è che tali differenze non hanno alcun collegamento col tipo del servizio di pilotaggio offerto, il quale è precisamente lo stesso in entrambi i casi (navi ammesse alla navigazione costiera nazionale o navi che effettuano percorsi regolari fra i porti italiani nel primo caso, e le altre navi, nel secondo caso). A mio avviso, nella specie si è chiaramente in presenza del tipo di abuso di posizione dominante menzionato dall'articolo 86, secondo comma, lettera c), del trattato CE, vale a dire "applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni

equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza" (\*).

(\*) nota 61: A questo proposito si può in effetti effettuare un parallelo con la situazione che ricorreva nella sentenza *United Brands* (sentenza 14 febbraio 1978, causa 27/76, Racc. 1978, pag. 207): in detta sentenza la Corte ha affermato che la politica discriminatoria dei prezzi adottata dalla UBC, con cui venivano imposti ai maturatori o ai distributori a seconda dello Stato membro prezzi diversi per la consegna di quantitativi e di tipi di banane in sostanza equivalenti, costituiva un abuso di posizione dominante dato che "questi prezzi discriminatori a seconda degli Stati membri costituivano altrettanti ostacoli alla libera circolazione delle merci" (punto 232) e "si creava così un rigido isolamento dei mercati nazionali a livelli di prezzo artificialmente differenziati, che implicavano uno svantaggio per alcuni distributori-maturatori, essendo la concorrenza in questo modo falsata rispetto a quello che sarebbe stato il suo andamento naturale" (punto 233). Lo stesso ragionamento si può adattare mutatis mutandis alla presente causa: le tariffe differenziate adottate dalla Corporazione costituiscono un ostacolo per la libera prestazione dei servizi dei trasporti marittimi fra gli Stati membri e pongono i prestatori di tali servizi in una posizione concorrenziale sfavorevole».

- (35) Trasferendo tale argomentazione al settore degli aeroporti si constata che il sistema delle tasse di atterraggio differenziate istituito da ANA ha l'effetto d'imporre alle compagnie aeree condizioni disuguali per i servizi relativi all'approdo ed alla partenza, arrecando alle stesse uno svantaggio concorrenziale, e costituisce quindi un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, lettera c).

È palese che tale sistema comporta svantaggi diretti per le compagnie che effettuano voli intracomunitari, in quanto modifica artificialmente gli elementi del costo delle imprese a seconda che si tratti di collegamenti nazionali o internazionali.

- (36) A proposito di questa seconda violazione del trattato, le autorità portoghesi hanno indicato che si tratta di un provvedimento inteso ad agevolare i voli che collegano le Azzorre al Continente, per i quali non esisterebbero alternative, nonché i voli nazionali continentali caratterizzati da distanze brevi e tariffe poco elevate.

Negli aeroporti delle Azzorre il traffico proveniente dagli altri Stati membri è inferiore all'1 %. Per tale motivo si è constatato al considerando 20 che il provvedimento statale di cui trattasi, nei limiti in cui prevede l'applicazione di detto sistema ai voli da e per Azzorre, non è in grado di influire sugli

<sup>(15)</sup> Cfr. nota 4.

<sup>(16)</sup> Cfr. nota 11.

<sup>(17)</sup> Cfr. nota 10.

<sup>(18)</sup> Cfr. nota 4.

<sup>(19)</sup> Punto 34 delle conclusioni.

scambi tra gli Stati membri. Di conseguenza non è necessario esaminare l'argomento avanzato dalle autorità portoghesi relativamente all'applicazione del sistema controverso ai voli effettuati da e per le Azzorre.

(37) È tuttavia evidente che se, in conseguenza della liberalizzazione del traffico aereo per l'arcipelago delle Azzorre, disposta con effetto dal 1° luglio 1998, dall'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie<sup>(20)</sup>, modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, dovesse svilupparsi un traffico comunitario<sup>(21)</sup> tra tali aeroporti insulari e gli altri aeroporti della Comunità europea, il provvedimento statale di cui trattasi potrebbe essere vagliato alla luce dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86 del trattato CE.

(38) Riguardo agli altri voli nazionali, le autorità portoghesi hanno dedotto l'argomento secondo cui, considerata la brevità di tali voli, l'incidenza del diritto di approdo sul costo del trasporto sarebbe eccessivamente elevato. L'importo di tale diritto viene infatti calcolato in base al peso dell'apparecchio e non in funzione della distanza.

(39) Se si dovesse accogliere tale argomento, si dovrebbero ritenere ammissibili alla riduzione anche i voli dal Portogallo verso Madrid, Siviglia, Malaga e Santiago, città situate ad una distanza analoga a quella dei voli nazionali. Si dovrebbe cioè includere nel computo del compenso anche il fattore distanza.

(40) Il fatto che un'impresa che si trova nella posizione di ANA applichi, nei confronti delle controparti commerciali, condizioni dissimili per i servizi di assistenza all'atterraggio ed alla partenza prestati negli aeroporti continentali portoghesi, recando pertanto ad esse uno svantaggio concorrenziale, costituisce un ulteriore abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c).

#### c) Articolo 90, paragrafo 2

(41) Le autorità portoghesi non hanno fatto valere l'articolo 90, paragrafo 2, del trattato per giustificare l'istituzione e il mantenimento in vigore del sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio.

(42) La Commissione reputa peraltro che nella fattispecie l'applicazione delle norme di concorrenza non osti allo svolgimento dei compiti specifici incombenti ad ANA, che consistono nella manutenzione e gestione degli aeroporti portoghesi. Né tale applicazione osterebbe all'espletamento di un particolare compito di servizio pubblico che venisse affidato ad una determinata compagnia aerea. I casi e i modi nei quali lo Stato membro può imporre obblighi di servizio pubblico relativamente a servizi aerei intracomunitari di linea sono infatti definiti con precisione dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

(43) La deroga prevista dall'articolo 90, paragrafo 2, è quindi inapplicabile.

#### d) Conclusione

(44) Dall'analisi innanzi svolta risulta che il sistema delle tasse di atterraggio applicato da ANA implica, senza alcuna giustificazione oggettiva, per la prestazione di identici servizi attinenti all'uso delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di movimento nonché all'avvicinamento guidato, il pagamento di tasse differenziate in base al numero degli atterraggi effettuati ogni mese ovvero in base all'origine (nazionale o intracomunitaria) dei voli.

(45) Tenuto conto di quanto precede la Commissione reputa che il provvedimento statale di cui ai considerando 1 e 2, nei limiti in cui si applica agli aeroporti portoghesi continentali, viola il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86 del trattato in quanto obbliga l'impresa pubblica ANA ad attuare il sistema summenzionato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

Il sistema di riduzione e modulazione secondo la provenienza del volo delle tasse di atterraggio negli aeroporti di Lisbona, Porto e Faro di cui al decreto legge (Decreto-Lei) 102/90, del 21 marzo 1990, al decreto regolamentare (Decreto Regulamentar) 38/91, del 29 luglio 1991, nonché al decreto ministeriale (Portaria) 352/98, del 23 giugno 1998, è incompatibile con il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86 del trattato.

#### Articolo 2

Il Portogallo è tenuto a porre termine all'infrazione di cui all'articolo 1 ed a informare la Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

<sup>(20)</sup> GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.

<sup>(21)</sup> Secondo gli orari pubblicati per il mese di novembre del 1998 nell'Official Airline Guide (OAG), non vi è ancora nessun volo diretto di linea tra gli aeroporti delle Azzorre e gli aeroporti comunitari non portoghesi.



*Articolo 3*

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 febbraio 1999.

*Per la Commissione*  
Karel VAN MIERT  
*Membro della Commissione*

---