DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 gennaio 2000

relativa all'applicazione dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio all'aeroporto di Funchal

[notificata con il numero C(1999) 5194]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/123/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la 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], in particolare l'articolo 9, paragrafo 5,

vista la decisione delle autorità portoghesi notificata alla Commissione in data 11 ottobre 1999 e dopo aver consultato le predette autorità,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

1. Campo di applicazione della deroga notificata dal governo del Portogallo

1.1. *Notifica inviata dalle autorità portoghesi*

(1) Con lettera protocollata dalla Commissione l'11 ottobre 1999, le autorità portoghesi hanno notificato una domanda di approvazione della decisione del governo del Portogallo che prevede una deroga a favore dell'aeroporto Funchal intesa a:

— limitare a due il numero di utenti autorizzati a praticare l'autoassistenza per le categorie di servizi indicati al punto 2 dell'allegato alla direttiva,

— riservare a un solo utente l'esercizio dell'autoassistenza per le categorie di servizi indicati ai punti 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 e 5.6, dell'allegato alla direttiva.

Tale deroga è concessa ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere c) e d), della direttiva fino al 31 dicembre 2000.

(2) A norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, la Commissione ha pubblicato un estratto della decisione notificata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2] del 25 novembre 1999, invitando i soggetti interessati a presentare le loro osservazioni.

(3) A norma dell'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, la Commissione ha consultato il governo portoghese sul progetto di valutazione della Commissione in data 8 dicembre 1999.

Fondamento della deroga

(4) Le norme generali relative all'accesso al mercato dell'assistenza a terra sono definite agli articoli 6 e 7 della direttiva. Esse affermano il principio della più ampia liberalizzazione possibile per la maggior parte delle categorie di servizi di assistenza a terra. Per un aeroporto con un volume di traffico come quello di Funchal (1,7 milioni di passeggeri nel 1997), la direttiva prevede il riconoscimento del diritto all'esercizio dell'autoassistenza a decorrere dal 1º gennaio 1998. Tuttavia, a causa della situazione e della funzione particolare di un aeroporto, segnatamente dei problemi di sicurezza tecnica e di sicurezza pubblica, ma anche di spazio e di capacità, che possono caratterizzare alcuni settori nella maggioranza degli aeroporti, la direttiva non impone una liberalizzazione totale del mercato, ma prevede un'apertura minima tanto in materia di autoassistenza che di assistenza a terzi per quattro categorie di servizi forniti sulla pista, vale a dire in una zona particolarmente delicata dell'aeroporto. Le categorie in questione riguardano le operazioni in pista, l'assistenza bagagli, l'assistenza carburante come pure talune operazioni di assistenza al trattamento di merci e posta e corrispondono in particolare ai punti 3, 4 e 5 dell'allegato alla direttiva, oggetto della presente decisione. Il diritto all'autoassistenza «passeggeri» (punto 2 dell'allegato) non è normalmente oggetto di restrizioni e ogni vettore dovrebbe poterne fare uso.

(5) Tuttavia, l'articolo 9 della direttiva 96/67/CE ha tenuto conto anche del fatto che, in alcuni casi specifici, gravi problemi di spazio e/o di capacità possono impedire l'apertura del mercato al livello previsto. In tali casi, è

[1] GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

[2] GU C 337 del 25.11.1999, pag. 4.

ammessa l'introduzione di deroghe per un tempo limitato al fine di consentire all'aeroporto di risolvere tali difficoltà. Tali deroghe rivestono comunque un carattere eccezionale e non hanno l'obiettivo generale di garantire agli aeroporti un periodo di adeguamento supplementare oltre a quello già previsto all'articolo 1 della direttiva.

(6) Una deroga può essere concessa esclusivamente in presenza di limiti specifici di spazio e di capacità. È in base a tale motivazione che le autorità portoghesi hanno introdotto la suddetta deroga, conformemente all'articolo 23 del testo portoghese «Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999» ([3]), che recepisce la direttiva 96/67/CE nel diritto nazionale.

1.2. *Descrizione dell'aeroporto*

(7) L'aeroporto di Funchal è dotato di un terminal passeggeri situato lungo una pista orientata a sud-ovest/nord-est, avente una lunghezza di 1 800 metri e una capacità dichiarata di nove movimenti all'ora. Situato nella regione autonoma di Madeira, l'aeroporto in questione riveste un'importanza vitale per l'economia di una regione insulare e periferica. Tuttavia, le condizioni meteorologiche, e in particolare i venti che soffiano spesso in modo violento nella zona, ne rendono difficile l'accesso. Tale difficoltà è accentuata dalla collocazione dell'aeroporto in riva al mare e a ridosso della montagna, fatto questo che ha reso necessaria la costruzione del terminal su quattro livelli per ovviare alla mancanza di spazio.

(8) Da un punto di vista generale, il numero di movimenti è aumentato in media del 3% nel periodo 1990-1995 per conoscere quindi una crescita notevole (fino al 16,5%) negli anni '90.

Il traffico passeggeri è stato di 1,53 milioni nel 1997 (e di circa 1,7 milioni nel 1998) con una crescita media annua del 6,5%, e ha riguardato per l'88% i collegamenti con il Portogallo continentale. La struttura del traffico non è mutata dagli anni '80 e si divide per una metà in traffico nazionale e per l'altra metà in traffico internazionale; il traffico è costituito per due terzi da voli di linea.

Secondo le previsioni, la crescita nei prossimi cinque anni dovrebbe essere del 4% e derivare principalmente dal fatto che l'ampliamento della pista permetterà di accogliere aeromobili di dimensioni maggiori.

1.3. *La situazione dell'assistenza presso l'aeroporto di Funchal*

(9) Poiché annualmente il numero di passeggeri è inferiore a 3 milioni e le merci a 75 000 tonnellate, l'apertura del mercato non interessa le operazioni prestate a terzi. Tali servizi, che corrispondono al 31% dei movimenti sull'aeroporto, sono già ora effettuati per 2/3 da TAP e per 1/3 dalla compagnia TRIAM.

(10) La direttiva prevede tuttavia il diritto di effettuare l'autoassistenza dal 1º gennaio 1998. Attualmente, il diritto all'autoassistenza è esercitato dalla compagnia TAP per quanto riguarda le operazioni interessate dalla presente deroga, ovvero quelle relative all'assistenza passeggeri, all'assistenza bagagli, all'assistenza merci e posta, oltreché alle operazioni in pista. La compagnia in questione ha beneficiato fino alla fine del 1998 di un onere di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio per l'effettuazione del collegamento tra l'isola di Madeira e il Portogallo continentale, che rappresenta il 66% dei movimenti. Globalmente, la compagnia TAP opera il 69% del totale dei movimenti sull'aeroporto di Funchal, ovvero l'85% dei movimenti di passeggeri e il 95% dei movimenti di merci.

2. **Difficoltà addotte dalle autorità portoghesi**

2.1. *Notifica inviata dalle autorità portoghesi*

(11) La posizione attuale della compagnia TAP, sola detentrice del diritto all'autoassistenza, si spiega in gran parte con il fatto che la compagnia beneficiava fino all'anno scorso di un onere di servizio pubblico sui collegamenti interni con la parte continentale del Portogallo. Nel 1997, il traffico di linea rappresentava il 77% dei movimenti e l'88% di questi movimenti era operato da TAP. In termini di passeggeri, il traffico di linea è valutato al 66% di quello globale e il 78% di tale percentuale è gestito da TAP.

(12) Secondo la documentazione presentata dalle autorità portoghesi, i problemi di spazio e di capacità si presentano sia a livello di terminal che a livello di operazioni in pista.

(13) Per quanto riguarda la zona partenze del terminal, lo spazio riservato al check-in misura attualmente 480 m^2 e dispone di 15 banchi di registrazione (più altri tre collocati lateralmente senza la possibilità di fare la fila). Tuttavia, solo 10 banchi di check-in affittati alla compagnia TAP dispongono di sistemi informatizzati, mentre il prestatore di servizi TRIAM, che si occupa solo dei voli charter, effettua la registrazione in modo manuale. La superficie ridotta della zona d'imbarco causa reali problemi ai passeggeri in attesa nelle ore di punta, che si trovano spesso costretti a una lunga permanenza in un terminal che non dispone di aria condizionata. E, secondo le autorità portoghesi, la situazione attuale rende impossibile l'ingresso di un altro utente.

(14) Le operazioni di assistenza bagagli (punto 3 dell'allegato della direttiva) sono effettuate in modo manuale su un nastro lineare di 30 metri e in locali di 350 m^2, dove le diverse operazioni sono difficili e l'ingresso di un altro operatore risulta impossibile.

(15) Per quanto riguarda le operazioni in pista (punto 5 dell'allegato), secondo la documentazione inviata dalle autorità portoghesi, lo spazio sull'area di stazionamento è assai ridotto e il materiale dei due prestatori, TAP e

([3]) Diário da República — 23.07.99-I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

TRIAM (che dispongono rispettivamente di 2 000 e 200 m^2 di superficie) lo occupa in maniera integrale. D'altra parte, i depositi per la manutenzione delle attrezzature, ancorché di recente costruzione, risultano già insufficienti, disponendovi TAP di 400 m^2 e TRIAM di 200 m^2. Inoltre, nei periodi di punta (30ma ora di punta con 9 movimenti), la circolazione sull'area di stazionamento è particolarmente difficile e pericolosa, poiché, essendo tutti gli aerei in posizione «nose in», è necessario utilizzare costantemente rimorchiatori assai pesanti. L'aeroporto dispone in più di una sola corsia di circolazione a due sensi di marcia che, inoltre, è attraversata dai passeggeri che si imbarcano o sbarcano dagli aerei.

(16) Il nuovo hangar per le operazioni merci, che misura solo 450 m^2, è al momento occupato integralmente da TAP che gestisce direttamente in autoassistenza il 95% del traffico merci sull'aeroporto.

(17) Secondo le autorità portoghesi non è dunque possibile accogliere un utente supplementare per le operazioni di assistenza in questione che sono già, in parte, effettuate dai due prestatori.

3. **Osservazioni dei soggetti interessati**

(18) A seguito della pubblicazione, da parte della Commissione, di un estratto della notifica delle autorità portoghesi e a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva, i soggetti interessati sono stati invitati a presentare le loro osservazioni.

In merito alla deroga in questione non sono state formulate osservazioni particolari.

4. **Valutazione della deroga in base alle disposizioni della direttiva 96/67/CE**

4.1. *Norme vigenti in materia di assistenza*

4.1.1. ***Possibilità di limitare l'accesso al mercato***

(19) La direttiva 96/67/CE prevede un'apertura differenziata del mercato in funzione delle modalità di prestazione dei servizi di assistenza (autoassistenza o prestazione a terzi) e del volume di traffico dell'aeroporto.

(20) Le norme generali sull'esercizio dell'assistenza per le categorie di servizi indicate nella notifica delle autorità portoghesi sono definite all'articolo 7 della direttiva. Tali principi sono stati recepiti nelle disposizioni del provvedimento portoghese che attua la direttiva [4]. Conformemente alle disposizioni della direttiva, uno Stato membro può limitare l'esercizio dell'autoassistenza nei servizi di assistenza bagagli, merci e posta e nelle operazioni in pista a almeno due utenti; e tali utenti devono essere scelti sulla base di criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Le operazioni di autoassistenza per i passeggeri sono aperte generalmente a tutti gli utenti.

(21) Tuttavia, laddove per difficoltà specifiche di spazio o di capacità disponibili, specialmente in funzione del congestionamento e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile autorizzare l'esercizio del diritto all'autoassistenza o la prestazione di servizi a terzi ai livelli previsti dalla direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può, a seconda delle categorie di servizi interessati, limitare il numero di utenti che praticano l'autoassistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), o ancora vietare o limitare a un solo utente l'esercizio di tale diritto a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera d).

(22) Tuttavia, a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, una simile deroga deve:

— specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;

— essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.

Inoltre, sempre a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, la deroga non deve:

— pregiudicare indebitamente gli obiettivi della direttiva;

— dar luogo a distorsioni della concorrenza;

— essere più ampia del necessario.

(23) Come ricordato dalla Commissione, in particolare nelle sue decisioni del 14 gennaio 1998, relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf [5], l'obiettivo principale della direttiva è la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra. Le limitazioni imposte a terzi costituiscono restrizioni alla libera prestazione di servizi da parte di tali soggetti. Per analogia con le misure statali che limitano la libera prestazione di servizi [6], le misure suscettibili di precludere o di vietare la libera iniziativa dei prestatori di servizi — o come nel caso di specie quella degli utenti che intendono praticare per conto proprio i servizi in questione — anche se si applicano indistintamente ai prestatori o utenti nazionali e a quelli di altri Stati membri, devono essere giustificate da esigenze imperative di interesse pubblico che non siano di natura economica e devono inoltre essere proporzionate agli obiettivi perseguiti.

---

[4] Diário da República — 23.07.99-I Serie-A Nº 170, pag. 4588.

[5] Decisione della Commissione del 14 gennaio 1998 (GU L 173 del 18.6.1998, pag. 32).

[6] Sentenze del 25 luglio 1991, Mediawet Tacc. 1991 I, pag. 4007, e 76/90, Saäger/Dennemeyer, Racc. 1991, pag. 4221.

4.1.2. ***La procedura***

(24) Come ricordato nel caso delle due decisioni relative agli aeroporti di Francoforte e Düsseldorf ([7]), la Commissione deve basare la sua valutazione sui punti seguenti:

— la sussistenza e l'entità delle difficoltà addotte a motivazione della deroga e l'impossibilità dell'apertura del mercato al livello previsto dalla direttiva; a questo proposito possono essere presi in considerazione solo i problemi di spazio e/o di capacità;

— un piano di misure adeguate mirante a superare le difficoltà addotte, credibile, non subordinato a condizioni e che contenga un calendario di attuazione di tali misure;

— la conformità ai criteri indicati nell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, relativi al rispetto degli obiettivi della stessa, all'assenza di distorsioni della concorrenza e alla portata della misura.

(25) L'introduzione di una deroga non ha quindi l'obiettivo generale di concedere agli aeroporti un periodo di adeguamento più lungo di quello già previsto dall'articolo 1 della direttiva, ma deve consentire agli aeroporti di superare le difficoltà particolari che possono emergere al momento dell'apertura del mercato. Ogni deroga deve pertanto essere esaminata in funzione delle particolari difficoltà addotte a motivazione dell'impossibilità di aprire il mercato entro i termini previsti. Inoltre, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee ([8]), qualsiasi eccezione deve essere interpretata restrittivamente e la portata di una deroga deve essere determinata tenendo conto delle finalità della misura in questione.

(26) La presente deroga deve essere dunque esaminata alla luce delle considerazioni sopra esposte.

(27) A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva, la Commissione ha effettuato un esame minuzioso delle carenze di spazio e di capacità addotte, dell'adeguatezza della decisione adottata dalle autorità portoghesi rispetto a tali carenze e delle misure proposte per superarle. Nella sua valutazione, la Commissione si è basata sulla documentazione presentata dalle autorità portoghesi come pure su un sopralluogo che ha potuto effettuare all'aeroporto di Funchal l'8 novembre 1999, nonché sulla perizia tecnica effettuata su sua richiesta dalla società Aerotec. La Commissione ha tenuto conto infine delle osservazioni presentate dall'amministrazione dell'aeroporto e dalle autorità portoghesi in merito all'analisi effettuata dalla Commissione.

4.2. *L'esame delle difficoltà addotte dalle autorità portoghesi*

(28) L'isola di Madeira costituisce una destinazione turistica molto importante e l'aeroporto di Funchal è essenziale per il suo sviluppo turistico. La crescita annua del traffico su questo aeroporto è stimata al 4 % per i prossimi cinque anni, e riguarda quasi interamente il traffico passeggeri. L'aeroporto è impegnato in una importante opera di ampliamento che interessa sia la pista che il terminal. La situazione nell'aeroporto, e in particolare per quanto riguarda lo spazio sull'area di stazionamento, riveste dunque carattere temporaneo e dovrebbe evolvere nei prossimi mesi (almeno per talune parti) di pari passo con l'avanzamento dei lavori.

(29) Con un traffico di 1,53 milioni di passeggeri nel 1997, l'aeroporto di Funchal deve, in applicazione della direttiva, permettere ai vettori l'esercizio dell'autoassistenza. Vista la forte crescita del traffico, a partire dal 2001 l'aeroporto dovrebbe aprire alla concorrenza anche le operazioni di assistenza a terzi una volta superata la soglia di 2 milioni annui di passeggeri. La deroga delle autorità portoghesi riguarda da un lato una limitazione delle operazioni di assistenza passeggeri, che normalmente sono del tutto libere e, dall'altro, i servizi di autoassistenza sull'area di stazionamento, comprese le operazioni di smistamento dei bagagli, di trasporto dei bagagli dei passeggeri e degli equipaggi, come pure le operazioni relative a merci e posta.

Le operazioni di assistenza passeggeri

(30) Secondo le autorità portoghesi, sussistono problemi di capacità e di spazio del terminal, con un notevole congestionamento della sala riservata alle operazioni di check-in. La Commissione concorda sul fatto che la sala in questione crea difficoltà in quanto è troppo piccola per ospitare tutti i passeggeri in attesa di effettuare il check-in in alcune ore di punta, tenuto conto del numero di voli per cui deve essere effettuata la registrazione.

(31) Le operazioni di assistenza ai passeggeri sono attualmente effettuate da due società: TAP che effettua operazioni sia per i propri aeromobili che per quelli dei clienti nel quadro dell'assistenza a terzi e la società TRIAM che presta servizi a terzi e la cui unica clientela è costituita oggi da vettori «charter». Gli utenti dell'aeroporto fruiscono dunque già ora della possibilità di scegliere liberamente il prestatore dei servizi di assistenza passeggeri.

(32) Tuttavia, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva, nelle operazioni di assistenza in questione deve vigere una libertà totale di praticare l'autoassistenza. Solo problemi di spazio e/o di capacità possono giustificare una deroga che limiti il numero di utenti che possono praticare l'autoassistenza. Si tratta dunque di verificare se non sia veramente possibile accettare nuovi operatori.

(33) Se le dimensioni ridotte della sala attualmente utilizzata per le operazioni di check-in non possono essere negate,

([7]) Cfr. nota 5.
([8]) Cfr. nota 6.

va riconosciuto altresì che il problema è costituito in primo luogo dalla sala stessa e solo in misura minore dal numero di banchi per il check-in. Tale situazione non è dunque imputabile alla compagnia che effettua le operazioni di registrazione; sia essa uno dei due prestatori attuali o una nuova compagnia. Infatti, a differenza che in altri aeroporti, non vengono effettuate operazioni di registrazione comuni per più voli allo stesso tempo e agli stessi banchi di check-in. A ciascun volo sono assegnati banchi specifici che vengono aperti individualmente per ciascuno dei voli interessati con due o tre ore di anticipo. L'operatore inizia a trattare il volo seguente soltanto una volta terminate le operazioni di registrazione di quello precedente. Se i 18 banchi sono attribuiti per volo, il numero di operatori non ha in linea di principio alcuna importanza, in quanto il numero di banchi resta costante in virtù del sistema di registrazione volo per volo e la capacità non subisce dunque alcuna variazione.

(34) Da un punto di vista pratico, e prendendo in considerazione la situazione più sfavorevole possibile, ovvero il giorno con maggiore traffico in un anno — che secondo le previsioni dovrebbe essere il 3 gennaio 2000 — si constata, calendario dei voli alla mano, che il solo momento in cui i banchi potrebbero rivelarsi insufficienti avrebbe una durata di due ore e, anche in questo lasso di tempo, la sovrapposizione dell'attività di due banchi durerebbe al massimo 20 minuti.

(35) Le autorità portoghesi hanno sostenuto che in realtà quattro banchi non potevano essere utilizzati a causa della loro sfavorevole collocazione nella sala. Essi erano tuttavia in uso il giorno del sopralluogo della Comissione, in cui tuttavia il traffico non era particolarmente intenso. Va riconosciuto che la loro posizione all'interno del terminal li rende assai poco pratici e che la possibilità di accesso ai banchi 1 e 2 è veramente limitata. Tuttavia, un loro utilizzo particolare per lo stesso volo, che permetta di spezzare in due un'unica fila di attesa per la registrazione, li renderebbe accessibili. E, in ogni caso, la limitazione del numero di operatori non avrà alcuna incidenza sul congestionamento attuale della sala, né permetterà di ridurre il fabbisogno di nuovi banchi.

(36) L'esame del calendario dei voli nel giorno più trafficato dell'anno mostra infatti che, tra le ore 8.00 e 10.30, cinque banchi sono liberi nella parte attualmente assegnata alla compagnia TRIAM e che tra le 16.30 e le 22.00 nessun banco è occupato. Analogamente, in certi giorni del mese di novembre TRIAM non utilizza alcun banco. Gli otto banchi assegnati a TAP sono più utilizzati ma, tra le ore 11 e 15.45, almeno tre di essi possono essere liberati stando ai piani di volo e alla pratica adottata in materia di assegnazione dei banchi.

(37) Il fatto che i banchi attualmente utilizzati da TRIAM non siano dotati di sistemi informatici costituisce certamente un disagio per gli utenti ma non rende impossibile l'ingresso di un nuovo operatore. La decisione di praticare o meno l'autoassistenza è una decisione di carattere economico che spetta agli utenti adottare, una volta che abbiano preso conoscenza di tutti i vantaggi e gli svantaggi che gestire tali servizi comporta, considerati anche i problemi di equipaggiamento dell'aeroporto.

(38) Tenuto conto del calendario dei voli e delle pratiche utilizzate per la registrazione, la pratica dell'autoassistenza da parte di nuovi utenti non aumenterà le difficoltà, indubbiamente reali, che l'aeroporto deve affrontare ma che interessano la sala d'attesa. Spetta quindi all'aeroporto, mediante una gestione equa e puntuale, distribuire i banchi tra i differenti operatori secondo l'evoluzione delle necessità degli stessi.

I bagagli

(39) Secondo quanto riportato nella documentazione delle autorità portoghesi, l'area di smistamento e carico dei bagagli presenta una superficie assai ridotta. Le operazioni sono effettuate manualmente utilizzando un nastro lineare di 30 metri sul quale operano già due prestatori di servizi. È quindi assolutamente impossibile ammettere un altro operatore allo smistamento bagagli. Lo stesso dicasi per il trasporto dei bagagli in arrivo e in partenza da questa sala a causa delle dimensioni esigue dell'accesso e della sala stessa.

Le operazioni in pista

(40) Fatta eccezione per il trasporto dei bagagli, per il quale è impossibile ammettere un nuovo operatore in sala di smistamento, il resto delle operazioni in pista non sembra essere interessato da gravi problemi di spazio e/o capacità. Il giorno del sopralluogo della Commissione è apparso evidente che gli spazi sull'area di stazionamento, in particolare nella parte ovest, avrebbero potuto ospitare senza problemi altre attrezzature. Anche nelle fasi di minor traffico, ovvero nei momenti in cui il materiale è inutilizzato e dunque è depositato sull'area di stazionamento, è apparso manifesto che non tutti gli spazi disponibili erano occupati. Inoltre, la configurazione attuale degli spazi in questione è provvisoria e, a partire dalla primavera 2000, con la risistemazione delle posizioni di stazionamento degli aerei nella parte ovest dell'aeroporto, sarà possibile liberare ulteriori spazi. Tuttavia, indipendentemente da tale miglioria, le posizioni degli aerei in «nose in» consentono, secondo le norme e le pratiche raccomandate dall'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO), di depositare le attrezzature di assistenza in testa agli aeromobili, in particolare nelle posizioni 2-4 e da A06 a A04 e da A01 a A03. Le autorità portoghesi non hanno quindi dimostrato l'impossibilità di garantire il diritto all'autoassistenza conformemente alle disposizioni della direttiva.

Le operazioni di assistenza merci

(41) Recentemente è stato costruito un nuovo terminal merci. Esso misura 450 m^2 (di cui 350 operativi e 100 riservati agli uffici) ed è attualmente occupato da TAP. Il terminal è diviso in due parti destinate rispettivamente all'importo e all'export, che dispongono ciascuna di una sola porta di accesso alla pista. TAP è il solo operatore per i servizi merci dell'aeroporto e più del 95% della

sua attività avviene in regime di autoassistenza. L'assistenza a terzi, che rappresenta soltanto il 5% del traffico, non sarà obbligatoriamente ammessa fintantoché l'aeroporto non avrà raggiunto la soglia di 2 milioni di passeggeri all'anno, come previsto dalla direttiva. L'ipotesi che un operatore richieda di praticare l'autoassistenza per questa categoria di servizi, che corrisponderebbe circa all'1-2% del traffico, è poco probabile. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 9 della direttiva, l'impossibilità di ammettere un secondo operatore, al quale sarebbe attribuito uno spazio proporzionale al traffico merci da esso gestito, deve essere dimostrata. E non sembre impossibile ricavare un tale spazio all'interno dell'hangar essendo le esigenze di spazio assai limitate. Tuttavia, non sembra invece possibile gestire i movimenti di un secondo operatore vista la disposizione delle porte. Inoltre, gli uffici riservati al personale nell'hangar merci non consentono, data sia la loro disposizione che la loro superficie, di ammettere un secondo operatore.

(42) La documentazione presentata dalle autorità portoghesi fa inoltre riferimento alle dimensioni ridotte degli hangar per la manutenzione e delle sale di riposo. In primo luogo va detto che tali edifici sono nuovi e che si sarebbe dovuto tener conto delle disposizioni della direttiva al momento dell'assegnazione delle superfici. D'altra parte, l'esame delle superfici assegnate ha dimostrato che la compagnia TAP dispone per le operazioni in pista di 2 000 m^2 sull'area di stazionamento per la collocazione delle attrezzature e di 400 m^2 per la manutenzione delle stesse e che riesce a gestire in questo modo il 70% del traffico senza particolari problemi. Per il restante 30%, TRIAM dispone di 200 m^2 sull'area di stazionamento e della metà dell'hangar per la manutenzione e delle sale di riposo. Le infrastrutture assegnate a TRIAM possono dunque sembrare «sovradimensionate» in rapporto al volume di traffico gestito e non è stato dunque dimostrato che sarebbe impossibile liberare lo spazio per ammettere un nuovo operatore.

5. **Piano di misure adeguate**

(43) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva, la documentazione presentata dalle autorità portoghesi contiene un piano di misure intese a superare le difficoltà addotte.

(44) Tale piano si inscrive nel progetto più ampio di ampliamento dell'aeroporto — per fare fronte all'aumento del traffico e per consentire un migliore accesso all'isola di Madeira — che dovrebbe permettere di accogliere aeromobili di dimensioni maggiori che operano collegamenti internazionali, e ciò in condizioni di sicurezza notevolmente migliori.

(45) Il progetto comporta in primo luogo l'estensione della pista mediante l'uso di palafitte e una modifica del suo asse per evitare che la costruzione avvenga in acque troppo profonde. Il corrispondente ampliamento dell'area di stazionamento permetterà di aumentare da 9 a 14 le posizioni di stazionamento degli aeromobili, incluse 4 posizioni per aeromobili di dimensioni maggiori. L'ampliamento in questione e le nuove posizioni di stazionamento per gli aeromobili saranno certamente seguiti dal corrispondente ampliamento degli spazi per le operazioni di imbarco e di sbarco e da nuovi spazi per la collocazione delle attrezzature, per un totale di circa 7 000 m^2. Le limitazioni di spazio non consentiranno tuttavia di raddoppiare il numero di corsie di servizio a livello del terminal. Il piano prevede invece un notevole ampliamento del terminal che, da un lato, disporrà di una nuova sala di smistamento dei bagagli e, dall'altro, consentirà di portare a 40 il numero di banchi del check-in, tutti muniti di sistemi informatici, in una sala di circa 4 400 m^2. Analogamente, saranno costruiti un edificio di 1 250 m^2 per la manutenzione dei veicoli e un'area coperta riservata alle merci di 3 000 m^2.

6. **Rispetto dei criteri di cui all'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva**

(46) Le disposizioni dell'articolo 9 della direttiva prevedono che una deroga possa essere accordata solo nel caso in cui problemi di spazio e/o di capacità rendano impossibile l'apertura del mercato nella misura prevista dalla direttiva. Il sopralluogo della Commissione ha permesso di accertare che ciò è del tutto impossibile per le attività di assistenza in materia di smistamento e trasporto dei bagagli, viste le dimensioni ridotte dei locali che impediscono la presenza di altri operatori in uno spazio in cui l'attività già risulta difficile per i due operatori attuali. Lo stesso dicasi per le attività di trattamento delle merci e della posta, per le quali la disposizione dei locali e i problemi degli uffici per il personale non consentono attualmente la presenza di un altro operatore. Al contrario, l'impossibilità di aprire il mercato non è stata dimostrata per gli altri servizi, sia perché nella valutazione non si può tener conto di disagi di entità ridotta, sia perché il problema invocato è indipendente dal numero di operatori. Il campo di applicazione della deroga accordata dalle autorità portoghesi appare dunque più ampio del necessario.

(47) Per quanto riguarda la durata della deroga, lo spazio necessario per permettere un'applicazione della direttiva nelle aree in cui i problemi si sono rivelati fondati non potrà essere liberato prima dell'apertura della nuova sala di smistamento bagagli, ovvero prima della fine del 2000. Analogamente, il piano di misure prevede per la stessa epoca l'apertura di un'area coperta per il trattamento delle merci. Su questo punto, la deroga appare dunque conforme ai principi di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

7. **Conclusione**

(48) L'aeroporto di Funchal registra attualmente un forte incremento del traffico che rende necessaria la realizzazione di lavori di notevole portata per poter accogliere in tutta sicurezza ogni tipo di aeromobile, compresi quelli di grandi dimensioni, ma anche per poter garan-

tire un buon servizio ai passeggeri. Tuttavia, i problemi inerenti alle operazioni di registrazione dei passeggeri derivano dalle ridotte dimensioni della relativa sala e non da problemi particolari dovuti ai banchi di check-in o al personale che effettua tali operazioni. Nell'area di stazionamento è possibile liberare lo spazio per consentire a un nuovo operatore di praticare l'autoassistenza nel quadro delle operazioni in pista, cominciando dalla riorganizzazione della zona ovest che sarà intrapresa nei primi mesi del 2000.

Al contrario, risulta invece impossibile, date le dimensioni ridotte dei locali, ammettere un nuovo operatore in uno spazio in cui risulta difficile gestire le attrezzature di due prestatori di servizi per le operazioni di smistamento e trasporto dei bagagli. Analogamente, secondo la perizia fatta realizzare dalla Commissione, non è pensabile la presenza di un altro operatore nell'hangar riservato alle operazioni merci,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La deroga accordata dalla Repubblica portoghese all'aeroporto di Funchal, quale notificata alla Commissione l'11 ottobre 1999, deve essere limitata alle operazioni di cui all'allegato della direttiva, punti 3, 4 e 5.4, per quanto riguarda il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione.

Articolo 2

La Repubblica portoghese deve notificare alla Commissione la decisione di deroga modificata conformemente all'articolo 1, prima della sua entrata in vigore.

Articolo 3

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 gennaio 2000.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente