

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2007

sobre la imposición de obligaciones de servicio público en algunas rutas con origen y destino en Cerdeña en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias

[notificada con el número C(2007) 1712]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(2007/332/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

I. HECHOS

- (1) El 27 de enero y el 28 de febrero de 2006, la República Italiana remitió a la Comisión los Decretos 35 y 36 del Ministerio de Infraestructura y Transportes, de 29 de diciembre de 2005 (publicados en la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* el 11 de enero de 2006) (en lo sucesivo denominados «los Decretos 35 y 36»), que prevén obligaciones de servicio público («OSP») en un total de 16 rutas que conectan los tres aeropuertos de Cerdeña con varios aeropuertos nacionales de la Italia continental, y solicitó de la Comisión que procediese a la publicación de una comunicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 sobre el acceso de las compañías aéreas comunitarias a las líneas intracomunitarias («el Reglamento»).

- (2) En su correspondencia de 28 de febrero de 2006, la República Italiana especificaba:

— que el Decreto 36 fue modificado mediante Decreto de 8 de febrero de 2006, sobre frecuencias, horarios y capacidades de la ruta Cagliari-Turín,

— que también solicitaba la publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, serie C, de una comunicación en la que se indicase que, de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y sin solicitar compensación económica, se preveía que, si en un plazo de 30 días tras la publicación de las obligaciones de servicio público, ninguna compañía aérea había aceptado iniciar servicios aéreos regulares en cada una de las rutas previstas por el Decreto 36, Italia, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) n° 2408/92, podría limitar el acceso a cada una de estas rutas a una única compañía y conceder mediante concurso el derecho a explotar dichos servicios de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de referencia.

- (3) El 24 de marzo de 2006, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una Comunicación sobre las OSP previstas por el Decreto 35 (en lo sucesivo denominada «la Comunicación de 24 de marzo de 2006») ⁽²⁾ sobre las seis rutas siguientes:

— Alghero-Roma y Roma-Alghero,

— Alghero-Milán y Milán-Alghero,

— Cagliari-Roma y Roma-Cagliari,

⁽¹⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ DO C 72 de 24.3.2006, p. 4.

- Cagliari-Milán y Milán-Cagliari,
 - Olbia-Roma y Roma-Olbia,
 - Olbia-Milán y Milán-Olbia.
- (4) El 21 de abril de 2006, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una Comunicación sobre las OSP impuestas por el Decreto 36 (en lo sucesivo denominada «la Comunicación de 21 de abril de 2006») ⁽¹⁾ sobre las diez rutas siguientes:
- Alghero-Bolonia y Bolonia-Alghero,
 - Alghero-Turín y Turín-Alghero,
 - Cagliari-Bolonia y Bolonia-Cagliari,
 - Cagliari-Florence y Florence-Cagliari,
 - Cagliari-Turín y Turín-Cagliari,
 - Cagliari-Verona y Verona-Cagliari,
 - Cagliari-Nápoles y Nápoles-Cagliari,
 - Cagliari-Palermo y Palermo-Cagliari,
 - Olbia-Bolonia y Bolonia-Olbia,
 - Olbia-Verona y Verona-Olbia.
- (5) El 22 de abril de 2006, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una información sobre el concurso convocado por Italia en el contexto de las OSP impuestas por el Decreto 36 ⁽²⁾ (en lo sucesivo denominada «la información de 22 de abril de 2006»). En esa información se anunciaba que la República Italiana tenía previsto, para cada una de las diez rutas afectadas por el Decreto, recurrir al procedimiento del artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 si ninguna compañía aérea asumía las OSP correspondientes a esas rutas.
- (6) Las características principales de las OSP publicadas el 24 de marzo y el 21 de abril de 2006 son las siguientes:
- los pares de rutas Alghero-Roma y Alghero-Milán, por una parte, y Olbia-Roma y Olbia-Milán, por otra, constituyen conjuntos indivisibles que las compañías aéreas interesadas han de aceptar en su globalidad, sin compensación de cualesquiera naturaleza u origen. En cambio, las compañías aéreas interesadas han de aceptar de forma individual e íntegra las rutas Cagliari-Roma y Cagliari-Milán, sin compensación de cualesquiera naturaleza u origen,
 - cada una de las diez rutas que figuran en la comunicación de 21 de abril de 2006 y las OSP correspondientes debe ser aceptada de forma individual e íntegra por las compañías interesadas,
 - la compañía que acepte esas obligaciones debe garantizar el servicio durante un período de 36 meses consecutivos y solo puede interrumpirlo mediante un preaviso mínimo de seis meses al Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) y a la región autónoma de Cerdeña,
 - la compañía (o compañía principal) que acepte estas obligaciones debe constituir una garantía de explotación, destinada a garantizar la ejecución adecuada y la continuidad del servicio, cuyo importe deberá ascender al menos a un 5 % del volumen de negocios total de los servicios aéreos programados en el conjunto de rutas en cuestión, evaluado por el ENAC. La garantía se constituirá a favor del ENAC, que la utilizará para garantizar la continuidad del servicio en caso de abandono injustificado; constará, a partes iguales, de una garantía bancaria «al primer requerimiento» y de una garantía de seguro,
 - para evitar el exceso de capacidad que pudiera causar la aceptación de una misma ruta por varias compañías, por las limitaciones y las obligaciones de los aeropuertos afectados en lo que se refiere a las infraestructuras, se encargó al ENAC que, previa consulta a la Región autónoma de Cerdeña, adaptase, en función del interés público, los programas operativos de las compañías que aceptaran las OSP a los objetivos de movilidad contemplados en las obligaciones. El objetivo de esa intervención es distribuir de forma equitativa las rutas y frecuencias entre las compañías que aceptan las obligaciones de servicio público, habida cuenta de los volúmenes de tráfico en las rutas (o conjuntos de rutas) de que se trate, para cada compañía, durante los dos años anteriores,
 - las frecuencias mínimas, los horarios y las capacidades que deben proporcionarse en cada ruta se describen en el punto 2, «Detalle de las obligaciones de servicio público», de las comunicaciones de 24 de marzo y de 21 de abril de 2006,
 - las capacidades mínimas de las aeronaves utilizadas se describen en el punto 3, «Tipo de aeronaves utilizadas en cada ruta», de las comunicaciones,
 - la estructura tarifaria para todas estas rutas se describe en el punto 4, «Tarifas», de las comunicaciones. Por lo que se refiere, en particular, a la existencia de tarifas reducidas, el punto 4.8 de ambas comunicaciones indica que las compañías que exploten esas rutas tienen la obligación legal de aplicar las tarifas reducidas (tal como se mencionan en el punto 4, «Tarifas»), al menos a los naturales de Cerdeña, incluso si no residen en la isla,

⁽¹⁾ DO C 93 de 21.4.2006, p. 13.

⁽²⁾ DO C 95 de 22.4.2006, p. 9 a 27 y p. 30.

— de conformidad con el Decreto 35, remitido a la Comisión el 29 de diciembre de 2005 y publicado en la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* el 11 de enero de 2006, las OSP debían aplicarse a las rutas afectadas del 31 de marzo de 2006 al 30 de marzo de 2009. No obstante, el 28 de febrero de 2006, las autoridades italianas informaron a la Comisión de que el 23 de febrero de 2006 adoptaron un Decreto que prorrogaba esas fechas al 2 de mayo de 2006 y al 1 de mayo de 2009 (carta de la Representación Permanente de Italia, ref. n° 2321). Estas fechas son las que se publicaron el 24 marzo de 2006 en el *Diario Oficial de la Unión Europea*,

— de conformidad con el Decreto 36 remitido a la Comisión el 29 de diciembre de 2005 y publicado en la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* el 11 de enero de 2006 y en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 21 de abril de 2006, la República Italiana anuncia que la fecha de validez de las OSP para estas rutas se establecerá posteriormente. Así pues, no se publicó ninguna fecha definitiva en el *Diario Oficial de la Unión Europea*,

— las compañías que deseen aceptar las OSP deben presentar su aceptación oficial a la autoridad italiana competente en un plazo de 30 días a partir de la fecha de publicación de la comunicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

- (7) Antes de imponer las OSP contempladas en la presente Decisión, la República Italiana impuso OSP, mediante Decretos de 1 de agosto y de 21 de diciembre de 2000, en seis rutas entre los aeropuertos de Cerdeña, Roma y Milán. Dichas obligaciones se publicaron en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 7 de octubre de 2000 ⁽¹⁾. En aplicación del artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento, se convocó un concurso para seleccionar a las compañías autorizadas a explotar en exclusividad las rutas mediante una compensación económica ⁽²⁾.
- (8) Las compañías autorizadas a explotar las rutas sujetas a las OSP eran las siguientes:
- Alitalia en la ruta Cagliari-Roma,
 - Air One en las rutas Cagliari-Milán, Alghero-Milán y Alghero-Roma,
 - Meridiana en las rutas Olbia-Roma y Olbia-Milán.
- (9) Este régimen de explotación fue sustituido por las OSP impuestas mediante el Decreto italiano de 8 de noviembre de 2004 y publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de 10 de diciembre de 2004 ⁽³⁾. A raíz de una

decisión del tribunal administrativo regional del Lacio de 17 de marzo de 2005, por la que se anulaba en parte el Decreto de 8 de noviembre de 2004, las autoridades italianas informaron a la Comisión de que habían «suspendido» dichas obligaciones. Se publicó una comunicación al respecto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de 1 de julio de 2005 ⁽⁴⁾. El 6 de diciembre de 2005, las autoridades italianas notificaron a la Comisión la derogación del Decreto de 8 de noviembre de 2004, con efectos a 15 de noviembre de 2004.

II. PROCEDIMIENTO

- (10) La Comisión se dirigió a la República Italiana mediante carta de 9 de marzo de 2006 (registrada con el número 204756) para comunicarle su preocupación sobre las OSP impuestas por los Decretos 35 y 36. Solicitó información más precisa sobre las razones y las condiciones de su aplicación. La República Italiana respondió con una primera carta a la que adjuntaba un proyecto de respuesta el 22 de marzo de 2006 y, a continuación, mediante carta de 4 de abril de 2006.
- (11) La Comisión se dirigió al ENAC de 27 de abril de 2006 para solicitar precisiones y explicaciones sobre el funcionamiento de las OSP antes de la entrada en vigor de las nuevas OSP.
- (12) El ENAC respondió mediante carta de 9 de mayo de 2006 y confirmó que el régimen vigente de OSP de Cerdeña hacia Roma y Milán hasta el 2 de mayo de 2006 era el del año 2000, que seguía en vigor, ya que se había derogado el Decreto de 2004 que se proponía modificarlas. A partir del 2 de mayo de 2006 se aplicaría el nuevo régimen previsto por el Decreto 35. En la respuesta se explicaba asimismo que las OSP abarcaban todo el sistema aeroportuario de Milán, tal como estaba previsto en la publicación de 2000.
- (13) El 4 de agosto de 2006, la República Italiana volvió a responder a la carta de la Comisión de 9 de marzo, con algunos elementos complementarios que no aportaban nuevos datos significativos.
- (14) El 1 de agosto de 2006, la Comisión decidió por iniciativa propia incoar una investigación, tal como se prevé en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento de referencia ⁽⁵⁾. Esa Decisión se notificó a la República Italiana el 1 de agosto de 2006 [documento C(2006) 3516]. En la misma Decisión, la Comisión solicitaba de las autoridades italianas que respondiesen a varios puntos y les concedía para ello un plazo de un mes.
- (15) Las autoridades italianas respondieron mediante carta de 31 de agosto de 2006. La respuesta abarcaba una parte importante de las preguntas planteadas.

⁽¹⁾ DO C 284 de 7.10.2000, p. 16.

⁽²⁾ DO C 51 de 16.2.2001, p. 12-22.

⁽³⁾ DO C 306 de 10.12.2004, p. 6.

⁽⁴⁾ DO C 161 de 1.7.2005, p. 10.

⁽⁵⁾ DO L 215 de 5.8.2006, p. 31.

(16) No obstante, la Comisión se dirigió a la Representación Permanente de Italia el 2 de octubre de 2006 para solicitar información complementaria.

(17) El 6 de octubre de 2006, la República Italiana envió una larga respuesta con muchos elementos de respuesta a las preguntas complementarias de la Comisión.

(18) El 17 de octubre de 2006 se celebró una reunión de la Comisión (unidad TREN.F.1) con las autoridades italianas (Ministerio de Transporte, Representación Permanente, Gobierno de Cerdeña y ENAC) en Bruselas.

(19) La respuesta mencionada confirmaba, en particular, que las rutas siguientes ya se explotaban de conformidad con las OSP impuestas en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento:

- Olbia-Roma: Meridiana,
- Olbia-Milán: Meridiana,
- Alghero-Roma: Air One,
- Alghero-Milán: Air One,
- Cagliari-Roma: Air One y Meridiana,
- Cagliari-Milán: Air One y Meridiana,
- Cagliari-Bolonia: Meridiana,
- Cagliari-Turín: Meridiana,
- Cagliari-Verona: Meridiana,
- Olbia-Bolonia: Meridiana.

En cambio, para las seis rutas restantes, ninguna compañía aceptó prestar el servicio con arreglo al régimen previsto por el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento. Por consiguiente, la República Italiana tiene previsto convocar un concurso de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d). Las compañías seleccionadas para concursar son, hasta la fecha:

- Olbia-Verona: Meridiana,
- Alghero-Bolonia: Air One,
- Alghero-Turín: Air One,
- Cagliari-Florenia: Air One y Meridiana,
- Cagliari-Nápoles: Air One y Meridiana,
- Cagliari-Palermo: Air One y Meridiana ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Véanse las respuestas de la República Italiana de 6 de octubre y 15 de noviembre de 2006, así como el comunicado de prensa del ENAC de 23 de mayo de 2006.

No obstante, la República Italiana explicó que aún no había asignado esas rutas habida cuenta de la investigación que está cursando la Comisión.

III. ANÁLISIS

1. Marco jurídico

(20) Las normas sobre las OSP figuran en el Reglamento, que define las condiciones de aplicación del principio de libre prestación de servicios en el sector del transporte aéreo.

(21) Las OSP se definen como una excepción al principio del Reglamento según el cual «sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento, el Estado o Estados miembros interesados autorizarán a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias» ⁽²⁾.

(22) Las condiciones de su imposición se definen en el artículo 4. Son objeto de una interpretación estricta, en cumplimiento de los principios de no discriminación y proporcionalidad. Deben justificarse de forma adecuada en función de los criterios mencionados en dicho artículo.

(23) Concretamente, las normas sobre las OSP prevén que puedan ser impuestas por un Estado miembro «en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio, o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial» ⁽³⁾.

(24) Los Estados miembros valoran la adecuación de los servicios de transporte aéreo regulares teniendo en cuenta, en particular, «el interés público, la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas y el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta» ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Reglamento (CEE) n° 2408/92, de 23 de julio de 1992, artículo 3, apartado 1.

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n° 2408/92, de 23 de julio de 1992, artículo 4, apartado 1, letra a).

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) n° 2408/92, de 23 de julio de 1992, artículo 4, apartado 1, letra b).

- (25) El artículo 4 prevé un mecanismo en dos fases: en la primera, artículo 4, apartado 1, letra a), un Estado miembro impone OSP en una o varias rutas, que siguen estando abiertas a todas las compañías comunitarias siempre que cumplan dichas obligaciones. Si ninguna compañía manifiesta su interés por prestar el servicio en la ruta sujeta a las OSP, el Estado miembro puede pasar a una segunda fase, artículo 4, apartado 1, letra d), que consiste en limitar el acceso a una sola compañía, por un período máximo de tres años renovable. Se selecciona a la compañía a raíz de un concurso comunitario. A continuación, la compañía designada puede recibir una compensación económica por la explotación de la ruta de conformidad con las OSP.
- (26) En virtud del artículo 4, apartado 3, la Comisión puede decidir, previa investigación realizada a petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, si la OSP publicada debe seguir aplicándose. La Comisión ha de comunicar su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

2. Reconocimiento de la idoneidad de las rutas

- (27) La República Italiana justificó la imposición de OSP por las necesidades de desarrollo de Cerdeña, que debe atenuar los inconvenientes derivados de su insularidad.
- (28) Además, el Gobierno autónomo sardo se comprometió a favorecer la movilidad de los residentes. En efecto, los enlaces entre Cerdeña e Italia continental resultan desiguales según las temporadas, cuando el principio de movilidad debería poder ofrecer a los residentes sardos posibilidades suficientes de forma continua durante todo el año. Por otra parte, la República Italiana insiste en las grandes distancias en kilómetros y en tiempo de recorrido entre los distintos aeropuertos sardos, región con deficiencias en materia de infraestructura. Este es el motivo que alegó para justificar la necesidad de OSP que abarcasen los tres aeropuertos sardos.
- (29) La Comisión opina que Cerdeña puede considerarse una zona periférica por su situación de insularidad y la falta de verdaderos medios de transporte alternativos.
- (30) Por otra parte, el retraso en el desarrollo de Cerdeña, comparado con otras regiones italianas, está sobradamente documentado: el aislamiento de Cerdeña, así como su escasa población (fenómeno acentuado por una fuerte emigración), explica el retraso económico de la isla, que lo equipara a las regiones del Mezzogiorno.
- (31) Con los elementos que obran en su poder, la Comisión no puede, en su análisis, poner en entredicho el carácter vital de las rutas afectadas que alegan las autoridades italianas.

3. Adecuación de las OSP

3.1. Consideraciones generales

- (32) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento, los Estados miembros solo pueden imponer OSP «en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial».
- (33) La adecuación de los servicios se evalúa teniendo en cuenta los criterios mencionados en el artículo 4, apartado 1, letra b), del Reglamento:
- el interés público,
 - la posibilidad, en particular para regiones insulares, de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas,
 - las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios,
 - el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.
- (34) Además, las obligaciones de servicio público deben ajustarse a los principios fundamentales de proporcionalidad y no discriminación [véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de febrero de 2001 en el asunto C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) y otros contra Administración General del Estado, Rec. 2001, p. I-01271].
- (35) En este caso concreto, la Comisión opina, en virtud de los elementos facilitados por las autoridades italianas, que la imposición de OSP en materia de frecuencias, capacidades y tarifas, puede resultar necesaria para garantizar una prestación de servicios adecuada en esas rutas.
- (36) No obstante, la Comisión considera que algunas de las condiciones impuestas por los Decretos 35 y 36 son indebidamente restrictivas o desproporcionadas.

3.2. Obligación de aceptar las OSP en un plazo de 30 días

(37) El punto 8 de las OSP, tal como se prevé en los Decretos 35 y 36, estipula que las compañías que deseen aceptar las OSP contenidas en el anexo deberán presentar su aceptación oficial al ENAC en un plazo de 30 días a partir de la fecha en que la comunicación de la Comisión sobre la imposición de dichas obligaciones haya sido publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En la práctica, esta obligación resultó incluso ser una condición de exclusión de una compañía que comunicó su aceptación con «un día de retraso». Así pues, una compañía que no comunicase su aceptación de todas las condiciones de la OSP en ese plazo correría el riesgo de verse excluida para todo el período.

(38) La Comisión considera que esa condición no tiene ningún fundamento jurídico de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento y resulta indebidamente restrictiva. El artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento no autoriza a los Estados miembros a limitar el número de compañías que pueden tener acceso a las rutas, sino tan solo a imponer OSP generales aplicables a todos los operadores que presten o tengan previsto prestar sus servicios en esas rutas. Esa limitación del número de compañías solo es posible en virtud del artículo 4, apartado 1, letra d).

(39) Así pues, cualquier compañía que tenga previsto cumplir las OSP impuestas en función del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento debe poder prestar sus servicios en esa ruta, cualquiera que sea el momento en que tenga previsto iniciar dichos servicios. Si ninguna compañía ha iniciado en una fecha determinada los servicios aéreos regulares para una ruta de conformidad con las OSP impuestas en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), el Estado miembro puede decidir limitar el acceso a esa ruta de acuerdo con el artículo 4, apartado 1, letra d). Pero si uno o más operadores han iniciado sus operaciones dentro del plazo estipulado, el Estado miembro no puede excluir de esa ruta a otras compañías que comuniquen su intención de operar tras el vencimiento del plazo. Ahora bien, la entrada de nuevos operadores puede necesitar ajustes de las OSP impuestas a cada compañía (véase a continuación el punto 3.4).

3.3. Obligación de explotar la ruta durante un período de tres años

(40) El punto 5 de las OSP, tal como se prevé en los Decretos 35 y 36, estipula que de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra c), del Reglamento (CEE) n° 2408/92, la compañía que acepte las obligaciones deberá garantizar el servicio durante un período de 36 meses consecutivos y solo podrá interrumpirlo mediante un preaviso mínimo

de seis meses al ENAC y a la región autónoma de Cerdeña.

(41) Exigir un período mínimo de explotación se ajusta, en este caso concreto, a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra c), que reza así: «En aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio adecuado e ininterrumpido, los Estados miembros interesados podrán incluir en la obligación de servicio público que cualquier compañía aérea que se proponga prestar servicios en dicha ruta deposite una garantía en concepto de continuidad en la explotación de dicha ruta durante un período determinado, que deberá especificarse, de conformidad con las demás condiciones de la obligación de servicio público». En efecto, la Comisión considera que por la insularidad de Cerdeña y su distancia del continente, otros modos de transporte no suponen un servicio alternativo adecuado.

(42) No obstante, la Comisión considera que la duración mínima de tres años impuesta por los Decretos 35 y 36 es excesiva y desproporcionada.

(43) La Comisión puede entender la necesidad de garantizar una continuidad del servicio y de obtener el compromiso de las compañías de prestar sus servicios durante un período determinado. Sin embargo, tal como se ha indicado anteriormente, no corresponde a las autoridades encargadas de la aplicación de las OSP descartar candidatos potenciales para su aplicación: las OSP, sin concesión exclusiva ni compensación, en ningún caso pueden constituir un cierre definitivo o a largo plazo del mercado.

(44) Puede resultar legítimo que deba imponerse durante algunos períodos del año la explotación de rutas que se caracterizan por una irregularidad estacional importante. En efecto, en esas rutas, las compañías tenderán a limitar o concentrar su oferta en las semanas en que la frecuencia sea suficiente para garantizar la rentabilidad del servicio, y a olvidar su explotación durante los demás períodos del año. La Comisión considera no obstante que, en tales circunstancias, el cumplimiento del principio de proporcionalidad debería conducir a que no pueda exceder de un año el período en el que la explotación deba garantizarse de forma continua, con el régimen de OSP previsto por el artículo 4, apartado 1, letra a).

(45) Además, la Comisión considera que esa duración no exime a la autoridad encargada de la aplicación de las OSP de proceder a una reevaluación periódica de su adecuación. Tal como se recuerda a continuación, esa revisión debería producirse en cualquier caso cuando una nueva compañía inicie o esté a punto de iniciar sus servicios en una de las rutas de referencia.

3.4. Distribución por el ENAC de las rutas y de las frecuencias

- (46) El punto 1.6 de los Decretos 35 y 36 establece que para evitar el exceso de capacidad que pudiera causar la aceptación de una misma ruta por varias compañías, por las limitaciones y las obligaciones de los aeropuertos afectados en lo que se refiere a las infraestructuras, se encargó al ENAC que, previa consulta a la Región autónoma de Cerdeña, adaptase, en función del interés público, los programas operativos de las compañías que aceptaran las OSP a los objetivos de movilidad contemplados en las obligaciones. El objetivo de esa intervención es distribuir de forma equitativa las rutas y frecuencias entre las compañías que aceptan las obligaciones de servicio público, habida cuenta de los volúmenes de tráfico en las rutas (o conjuntos de rutas) de que se trate, para cada compañía, durante los dos años anteriores.
- (47) En virtud de estos poderes, el ENAC puede arbitrar y favorecer un acuerdo entre varias compañías que operen en una misma ruta. En el caso de Cerdeña, el ENAC supervisó una mesa redonda de los operadores interesados para algunas rutas y definió con ellos la distribución del tráfico.
- (48) La República Italiana defiende este poder de intervención que, en su opinión, garantiza la continuidad del servicio, no sometiendo a las OSP a los riesgos de entradas y salidas de otros operadores que podrían estar menos interesados en cumplir unas OSP sin compensación. Remite, en particular, a la sentencia del TAR del Lacio de 17 de marzo de 2005, que consideró perfectamente legítimo que el Decreto (de 2004) pueda definir una situación en la que, para todas las rutas en régimen de OSP, existan varias compañías, no agrupadas y que compitan entre sí. Ahora bien, esa posibilidad debe estar prevista claramente y debe asimismo facilitarse un criterio objetivo mínimo de distribución *a priori* de las franjas horarias en relación con el número (uno, dos o más de dos) de compañías que acepten en su caso las OSP, para evitar un exceso de capacidad nocivo de la oferta; y, sobre todo, la asignación de franjas no debe dar lugar a la introducción arbitraria y, de hecho, a la exclusividad del ejercicio, que las normas del Decreto rechazaron explícitamente ⁽¹⁾.
- (49) Las OSP impuestas en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), deben tener en cuenta el conjunto de las compañías que operen o tengan previsto operar en la ruta de que se trate. Así lo confirma el artículo 4, apartado 1, letra b), que estipula que «los Estados miembros valorarán la adecuación de los servicios regulares de transporte aéreo teniendo en cuenta [...] el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta».
- (50) La Comisión considera que este principio debería cumplirse no solo en el momento de la imposición, sino también durante toda la duración de la OSP. Así pues, cada vez que una nueva compañía inicie o esté a punto de iniciar sus servicios en esa ruta, debería ajustarse el nivel de las capacidades y frecuencias impuestas por la OSP a cada operador, de tal modo que las capacidades y frecuencias totales ofrecidas en cada ruta no excedan lo estrictamente necesario para prestar un servicio adecuado.
- (51) En efecto, en lo que se refiere a OSP impuestas en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento, las compañías no han de comprometerse a garantizar individualmente el número de frecuencias o capacidades, sino que la globalidad de los operadores debe permitir garantizar ese servicio mínimo.
- (52) La Comisión reconoce que puede ser necesario para la autoridad encargada de las OSP garantizar que la conjunción de frecuencias y capacidades permita satisfacer la OSP. No obstante, esa autoridad no debe limitar en ningún caso la posibilidad para las compañías en cuestión, si así lo desean, de prestar servicios más allá de la capacidad o de las frecuencias que requieran las OSP, que no pueden ser sino obligaciones mínimas. Por consiguiente, en la medida en que las normas adoptadas por el ENAC pretenden impedir a una compañía prestar servicios adicionales, son indebidamente restrictivas y contrarias al Reglamento.
- (53) A este respecto, la Comisión se congratula de que la República Italiana confirmara en su carta de 15 de noviembre de 2006 que su administración procederá cada año a una nueva evaluación y analizará las posibles solicitudes de operadores que estén dispuestos a operar en las rutas de conformidad con las OSP ⁽²⁾. La Comisión toma nota de que la República Italiana confirmó que «nada prohíbe al Estado miembro comprobar (incluso durante el período de aplicación de las OSP) la adecuación y la necesidad de las OSP y proceder a su modificación y/o revocación, salvo que su utilidad o su carácter legal se reconozca con posterioridad» ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Sentencia del TAR del Lacio n° 2436 de 17 de marzo de 2005.

⁽²⁾ Carta de la República Italiana de 15 de noviembre de 2006, p. 2.

⁽³⁾ Carta de la República Italiana de 15 de noviembre de 2006, p. 11.

3.5. *Agrupación de las rutas Alghero-Roma y Alghero-Milán, por una parte, y Olbia-Roma y Olbia-Milán, por otra*

(54) La República Italiana justifica la reagrupación de las rutas Alghero-Roma y Alghero-Milán, por una parte, y Olbia-Roma y Olbia-Milán, por otra, por su complementariedad e interdependencia para sus operaciones. En efecto, según las autoridades italianas, estas rutas se caracterizan durante dos tercios del año por un tráfico objetivamente reducido, habida cuenta del carácter muy estacional del tráfico. Dado que no se prevé compensación económica alguna en esas rutas, correspondería a la administración garantizar a las compañías que su explotación sea sostenible, a falta de ser atractiva desde un punto de vista económico. Se trataría por tanto de aplicar «los efectos virtuosos de la interdependencia operativa» que permite, «en temporada de invierno, la rotación de los aparatos ante la exigua demanda» mientras que «prever pares de rutas contribuye a atraer a compañías dispuestas a prestar su servicio en esas rutas». Por otra parte, según la República Italiana, la oferta exigida para el período de verano puede cumplirse mejor con una explotación conjunta de un grupo de rutas. La República Italiana aduce, por último, que el propio Reglamento prevé la posibilidad de combinar las fluctuaciones de la demanda, por ejemplo en una misma semana. Esta reagrupación permitiría, por tanto, contener los costes y optimizar las capacidades, satisfaciendo a su vez los requisitos de la demanda. Así pues, esa reagrupación no constituiría una restricción del mercado sino que, por el contrario, podría atraer, si cabe, a más operadores.

(55) La Comisión considera que la agrupación de las rutas no es compatible con el artículo 4, apartado 1, letras a), b) y c), del Reglamento. En efecto, los criterios de admisibilidad y adecuación de las OSP previstos en esas disposiciones mencionan explícitamente, cada vez, «la ruta», sin prever nunca ninguna reagrupación de rutas. Procede concluir por tanto que debe evaluarse cada uno de esos criterios de forma separada, en relación con cada una de las rutas considerada individualmente.

(56) Además, esta interpretación se ajusta a los requisitos del principio de proporcionalidad. En efecto, esa agrupación permitiría a los Estados miembros imponer OSP en rutas en que no son necesarias para garantizar una prestación de servicios adecuada. De hecho, la posibilidad de agrupar rutas solo aparece en el artículo 4, apartado 1, letra d), donde se indica que el derecho de explotación de estos servicios se concederá mediante licitación pública «de forma individual o para un grupo de tales rutas». Esta mención explícita del artículo 4, apartado 1, letra d), excluye, por el contrario, que esa reagrupación pueda aplicarse en la aplicación del artículo 4, apartado 1, letras a), b) y c). Precisamente porque el mercado no ha per-

mitido que una compañía aérea inicie o esté a punto de iniciar servicios aéreos regulares en una ruta, de conformidad con las OSP correspondientes, el Estado miembro puede limitar su acceso a una sola compañía, por un período máximo de tres años y convocar un concurso que puede ampliarse a un grupo de rutas. En resumidas cuentas, la reagrupación de varias rutas puede considerarse una respuesta a una ruptura clara del mercado y una forma de compensación indirecta que, tal como ocurre con las compensaciones directas, solo es admisible con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra d). En un régimen de OSP en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), la reagrupación no puede en ningún caso proponerse hacer rentables dos rutas separadas para favorecer las operaciones de una o varias compañías.

(57) Por otra parte, las explicaciones aducidas por las autoridades italianas no se basan en ningún dato técnico o económico cifrado que permita consolidar su análisis.

En efecto, se les pueden oponer los elementos siguientes:

— las capacidades y frecuencias exigidas deben tener en cuenta las necesidades de cada ruta, y no de tal modo que puedan alcanzarse más eficazmente por la mera reagrupación de esas rutas,

— las obligaciones en materia de frecuencia derivadas de esa reagrupación adquieren tal importancia que, de hecho, descartan a muchos operadores potenciales que desearían cumplir las OSP y establecer conexiones con Cerdeña pero que, por falta de un establecimiento operativo en una de las dos ciudades, pierden cualquier posibilidad de prestar ese servicio. Por consiguiente, el efecto de la reagrupación es más bien el de cerrar el mercado,

— resulta obvio, a este respecto, que las OSP así agrupadas solo permitían a un número reducido de operadores ya existentes responder favorablemente. Así pues, la instauración de las OSP descartó a las compañías que prestaban o tenían previsto prestar sus servicios en las rutas desde Roma y Milán, precisamente con destino a cada uno de los dos aeropuertos en cuestión, es decir Olbia y Alghero. Así pues, incluso si lo hubiesen deseado, estas compañías no habrían podido presentar su candidatura habida cuenta del coste excesivo de esta explotación para sus operaciones. Por lo tanto, esas reagrupaciones pueden haber descartado a otros posibles operadores.

Estos efectos restrictivos son aún más importantes si se tiene en cuenta la amplitud de los mercados considerados (total de pasajeros en 2005; datos de la República Italiana):

— Olbia-Roma y Olbia-Milán: 731 349 (390 186 en verano y 341 163 en invierno),

— Alghero-Roma y Milán-Alghero: 502 820 pasajeros (184 273 en verano y 318 547 en invierno).

Así pues, es improbable que las rutas entre las dos mayores ciudades de Italia y los aeropuertos de Olbia y Alghero en Cerdeña sean tan poco atractivas que deban agruparse para serlo.

- (58) Por consiguiente, la Comisión considera que la reagrupación de determinadas rutas es incompatible con el Reglamento e indebidamente restrictiva.

3.6. Tarifas preferentes para las personas nacidas en Cerdeña pero que no residen en la isla

- (59) Los Decretos 35 y 36 imponen a las compañías la obligación de aplicar tarifas preferentes para las personas nacidas en Cerdeña pero que no residan en la isla. Según las estimaciones de la República Italiana, la aplicación de estas disposiciones afecta a un máximo de 220 000 personas y, en realidad, a una cifra más cercana a las 110 000 si se cuenta que un 50 % viaja una vez al año.

- (60) En la práctica, esa medida favorece mayoritariamente a los ciudadanos europeos de nacionalidad italiana frente a los ciudadanos de otras nacionalidades. Por lo tanto, puede considerarse a primera vista una discriminación debida a la nacionalidad y contraria, como tal, al Tratado. Esa misma medida en el contexto de un régimen de OSP solo podría admitirse si la diferencia de tratamiento se basa en consideraciones objetivas independientes de la nacionalidad de las personas interesadas y proporcionadas al objetivo perseguido legítimamente por el Derecho nacional.

- (61) Sin embargo, la República Italiana explica que la medida es necesaria esencialmente para permitir a los emigrantes sardos que mantengan sus vínculos con su comunidad

cultural de origen ⁽¹⁾. Ahora bien, aunque tal objetivo pudiera haberse considerado un objetivo legítimo de interés público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento, la medida es manifiestamente desproporcionada. En primer lugar, la medida es aplicable a todas las personas nacidas en Cerdeña, pero que no residen en la isla, sin que sea necesario demostrar el vínculo que aún pudiera existir, por ejemplo de índole familiar, entre la persona interesada y su región de origen. En segundo lugar, la medida es aplicable independientemente de los medios económicos de que disponga cada emigrante. En tercer lugar, a diferencia de los residentes en Cerdeña, que deben desplazarse hacia el continente con relativa frecuencia para obtener algunos servicios fundamentales (educación, salud) o realizar actividades económicas necesarias para el desarrollo de Cerdeña, los emigrantes solo viajan de vez en cuando a Cerdeña (a lo sumo un 50 % de las personas potencialmente afectadas efectuaría un viaje al año, según las autoridades italianas). Por consiguiente, el coste total de esos desplazamientos ocasionales es relativamente escaso en comparación con los gastos contraídos por los residentes en Cerdeña y, en un gran número de casos, los emigrantes podrían sufragarlo fácilmente, sin que sea necesaria la reducción que establecen los Decretos 35 y 36. Por último, si algunos emigrantes no disponen de los medios necesarios para pagar el precio de un vuelo anual a Cerdeña, una medida más adecuada y menos restrictiva sería ofrecer ayudas a los emigrantes interesados.

- (62) Así pues, la Comisión considera que esta disposición es desproporcionada e incompatible con el Reglamento.

3.7. Aplicación al conjunto del sistema aeroportuario

- (63) Los Decretos 35 y 36 prevén que la aplicación de las OSP hacia Roma y Milán abarque la totalidad de los sistemas aeroportuarios correspondientes, tal como se recoge en el anexo II del Reglamento, es decir:

— los aeropuertos de Fiumicino y Ciampino para Roma,
— los aeropuertos de Linate, Malpensa y Bérgamo para Milán.

- (64) Cabe recordar que las OSP de 2000 abarcaban los aeropuertos de «Roma (Fiumicino) y Milán». En el contexto de la constitución del sistema aeroportuario de Milán, en virtud del artículo 8 y del anexo II del Reglamento, Italia amplió de oficio la aplicación de las OSP al conjunto del sistema aeroportuario interesado.

⁽¹⁾ Carta de la República Italiana del 6 de octubre de 2006, p. 72-74.

- (65) La República Italiana solo justificó su opción por razones técnicas, que la llevaron a agrupar automáticamente la totalidad de cada uno de los sistemas aeroportuarios. Sin embargo, confirmó que el interés principal de las OSP se refería a los aeropuertos de Roma-Fiumicino y Milán-Linate, favorecidos por los beneficiarios de las OSP por su proximidad con el centro de la aglomeración correspondiente, lo que justifica que las OSP prevean que, «en función de la disponibilidad de franjas horarias, al menos el 50 % de las conexiones previstas entre los aeropuertos sardos y Roma y Milán, deberán operarse con origen y destino a Fiumicino y Linate» ⁽¹⁾.
- (66) La República Italiana admitió que podía probarse objetivamente que los aeropuertos de Fiumicino (en el caso de Roma) y de Linate (en el caso de Milán) representan el destino más cómodo, mejor conectado y más atractivo para los usuarios, ya que son los aeropuertos más cercanos y mejor conectados con el centro de ambas ciudades. Explicó que para garantizar un servicio de mayor calidad y satisfacer mayoritariamente los requisitos de los usuarios, se consideró oportuno evitar que las compañías que aceptasen las OSP no pudieran tener la libertad de abandonar totalmente esos aeropuertos en favor de los otros (menos cómodos e interesantes para los usuarios) que se inscriben en el mismo sistema aeroportuario ⁽²⁾.
- (67) Todo indica por otra parte que, en la práctica, los vuelos realizados durante la temporada de invierno solo conectan con los aeropuertos de Fiumicino y Linate.
- (68) En este caso concreto, la Comisión alberga dudas sobre la necesidad de esta medida, que considera desproporcionada en relación con los objetivos perseguidos, a saber, garantizar la movilidad hacia el continente y la cohesión territorial. En efecto, esta medida tiene el impacto directo de descartar compañías ocasionales, sin afectar al principio de la OSP, y contribuye a un cierre definitivo del mercado a nuevos operadores en las rutas más concurridas, especialmente durante el período estival.
- (69) La República Italiana reconoció sin embargo que el aeropuerto *hub* de Malpensa desempeña un papel fundamental para las rutas internacionales, mientras que los aeropuertos de Ciampino y Bérgamo, que constituyen *hub* internos para las compañías de bajo coste, permiten cumplir el principio comunitario de cohesión económica y social y alcanzar, para una isla como Cerdeña, el objetivo de cohesión territorial con el conjunto de las regiones de Europa. Por consiguiente, la República Italiana asumió el compromiso de modificar el Decreto 35 para no aplicar OSP en los aeropuertos de Malpensa, Bérgamo y Ciampino ⁽³⁾.
- (70) La Comisión considera que este compromiso despeja efectivamente las dudas y que esa modificación del Decreto permitiría reducir de forma significativa el impacto de las restricciones indebidas impuestas por las OSP, respondiendo a las necesidades de movilidad de Cerdeña sin aportar a los mercados interesados restricciones desproporcionadas.
- (71) Habida cuenta de este compromiso de la República Italiana, la Comisión no considera oportuno profundizar en el análisis del carácter desproporcionado de la aplicación al conjunto de los sistemas aeroportuarios de Milán y Roma, si bien se reserva la posibilidad, en su caso, de reanudar este asunto en relación con OSP presentes y futuras.

IV. CONCLUSIONES

- (72) A la luz de los datos facilitados por la República Italiana, la Comisión no pone en entredicho el principio de aplicación de OSP en las rutas entre Cerdeña y el continente italiano que, en materia de frecuencias, capacidades y tarifas, pueden resultar necesarias para garantizar una prestación de servicios adecuada en esas rutas.
- (73) No obstante, la Comisión considera que algunas condiciones impuestas por los Decretos 35 y 36 de la República Italiana son indebidamente restrictivas o desproporcionadas.
- (74) La Comisión considera que las OSP impuestas con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento implican que toda compañía que tenga intención de cumplir las OSP debe poder prestar sus servicios en esa ruta, cualquiera que sea el momento en que tenga previsto iniciar dicha prestación. Por consiguiente, el recurso a un plazo de presentación de candidatura para excluir *a priori* a todos los operadores que la presenten fuera de ese plazo es indebidamente restrictivo e incompatible con el Reglamento.
- (75) Si bien es cierto que parece legítimo prever una duración de continuidad del servicio, la Comisión considera que el cumplimiento del principio de proporcionalidad debe conducir a que dicha duración se inscriba en unos límites razonables que, en un régimen de OSP con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), no debería exceder de un año.
- (76) La Comisión considera que las competencias concedidas al ENAC para coordinar las actividades de los operadores a fin de evitar el exceso de capacidad son indebidamente restrictivas e incompatibles con el Reglamento.

⁽¹⁾ Punto 1.2 de la Comunicación de 24 de marzo de 2006.

⁽²⁾ Carta de la República Italiana de 6 de octubre de 2006, p. 78.

⁽³⁾ Carta de la República Italiana de 15 de noviembre de 2006, p. 3.

- (77) La Comisión observa que la reagrupación de las rutas Olbia-Roma y Olbia-Milán, por una parte, y Alghero-Roma y Alghero-Milán, por otra, es indebidamente restrictiva e incompatible con el Reglamento.
- (78) La Comisión considera que la aplicación de tarifas reducidas a las personas nacidas en Cerdeña pero que no residen en la isla son desproporcionadas e incompatibles con el Reglamento.
- (79) La Comisión duda de la necesidad de aplicar las OSP al conjunto de los sistemas aeroportuarios de Roma y Milán, que considera desproporcionada en relación con los objetivos perseguidos de garantizar la movilidad hacia el continente y la cohesión territorial. No obstante, habida cuenta del compromiso de la República Italiana de modificar el Decreto 35 para no aplicar las OSP en los aeropuertos de Bérgamo, Malpensa y Ciampino, la Comisión no profundiza en su análisis, si bien se reserva la posibilidad, en su caso, de reanudar este asunto en relación con OSP presentes y futuras.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La República Italiana puede seguir aplicando las obligaciones de servicio público «OSP» impuestas por los Decretos 35 y 36 del Ministerio de Infraestructura y Transportes de 29 de diciembre de 2005 (publicados en la *Gazzeta Ufficiale della Repubblica Italiana* el 11 de enero de 2006) en un total de 16 rutas que conectan los tres aeropuertos de Cerdeña y varios aeropuertos nacionales de la Italia continental, y publicadas, respectivamente, el 24 de marzo de 2006 (Decreto 35) y el 21 de abril de 2006 (Decreto 36) en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, siempre que cumpla las siguientes condiciones:

- a) toda compañía aérea que tenga intención de cumplir las OSP debe poder prestar sus servicios en la ruta de que se trate, independientemente del momento en que haya notificado su intención de iniciar la prestación de servicios y de que dicha

notificación se produjera dentro o fuera del plazo de 30 días previsto por los Decretos;

- b) no debe imponerse a las compañías aéreas una duración de continuidad de servicios en el marco de las OSP que exceda de un año;
- c) las autoridades italianas deberán reevaluar la necesidad de mantener la imposición de OSP en una ruta, así como el nivel de las obligaciones impuestas a cada compañía, en cuanto una nueva compañía inicie la prestación en esa ruta, o notifique la intención correspondiente, y, en cualquier caso, una vez al año;
- d) las autoridades italianas no deben impedir a las compañías aéreas prestar, en las rutas afectadas, servicios que superen los requisitos mínimos en materia de frecuencias y capacidades previstas por las OSP,
- e) las compañías aéreas no deben tener la obligación de ofrecer tarifas preferentes a las personas nacidas en Cerdeña pero que no residan en la isla;
- f) las autoridades italianas no pueden supeditar el derecho a prestar servicios en una ruta entre dos ciudades a la obligación de prestarlos en otra ruta entre dos ciudades.

2. La República Italiana deberá notificar a la Comisión las medidas que adopte para aplicar la presente Decisión a más tardar el 1 de agosto de 2007.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 23 de abril de 2007.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente