

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/2415 DE LA COMISIÓN**de 17 de diciembre de 2015****sobre la aprobación, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de las normas de distribución del tráfico modificadas para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo)***[notificada con el número C(2015) 9177]***(El texto en lengua italiana es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 19, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 21 de abril de 2015, recibida por la Comisión el 21 de abril de 2015, las autoridades italianas informaron a la Comisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, del Decreto Ministerial n° 395, de 1 de octubre de 2014, por el que se modifica el Decreto n° 15, de 3 de marzo de 2000, relativo a la distribución del tráfico aéreo en el sistema aeroportuario de Milán, en su versión modificada ⁽²⁾ (en lo sucesivo, «el Decreto Lupi»). Mediante cartas de 5 de noviembre de 2014 y 18 de marzo de 2015, las autoridades italianas facilitaron información adicional sobre el Decreto Lupi. La Comisión solicitó información complementaria mediante carta de 5 de septiembre de 2015, a la que las autoridades italianas respondieron mediante carta de 25 de septiembre de 2015.
- (2) El sistema aeroportuario de Milán está constituido por los aeropuertos de Malpensa, Linate y Orio al Serio (Bérgamo).

2. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS**2.1. El Decreto Bersani y el Decreto Bersani 2**

- (3) Mediante Decisión de la Comisión de 21 de diciembre de 2000 ⁽³⁾, la Comisión declaró que las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán establecidas por el Decreto del Ministerio de Infraestructuras y Transportes de 3 de marzo de 2000 ⁽⁴⁾ (en lo sucesivo, «el Decreto Bersani») eran compatibles con el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo ⁽⁵⁾. Dicho Reglamento fue posteriormente derogado y sustituido por el Reglamento (CE) n° 1008/2008. La decisión de la Comisión estaba supeditada a que estas normas se modificasen según lo indicado por las autoridades italianas en una carta de 4 de diciembre de 2000. Dicha modificación se llevó a cabo por medio del Decreto del Ministerio de Infraestructuras y Transportes de 5 de enero de 2001 ⁽⁶⁾ (en lo sucesivo, «el Decreto Bersani 2»).
- (4) El objetivo del Decreto Bersani y del Decreto Bersani 2 era garantizar la realización del pleno potencial de desarrollo del aeropuerto de Milán Malpensa como centro de operaciones internacional, a la vez que describía el aeropuerto de Milán Linate como un centro para los servicios entre puntos fijos. A tal fin, el Decreto Bersani y el Decreto Bersani 2 contenían varias disposiciones; en particular, en el aeropuerto de Linate, imponían restricciones al número de servicios diarios de ida y vuelta a aeropuertos de la UE, determinadas sobre la base del volumen de tráfico de pasajeros, del siguiente modo:
 - un servicio de ida y vuelta diario por compañía para las rutas con tráfico entre 350 000 y 700 000 pasajeros,
 - dos servicios de ida y vuelta diarios por compañía para las rutas con tráfico entre 700 000 y 1 400 000 pasajeros,

⁽¹⁾ DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ Boletín Oficial de la República Italiana n° 237 de 11 de octubre de 2014.

⁽³⁾ DO L 58 de 28.2.2001, p. 29.

⁽⁴⁾ Boletín Oficial de la República Italiana n° 60 de 13 de marzo de 2000.

⁽⁵⁾ 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 (DO L 240 de 24.8.1992, p. 8). Por lo que respecta a esta derogación, véase el artículo 27 del Reglamento (CE) n° 1008/2008.

⁽⁶⁾ Boletín Oficial de la República Italiana n° 14 de 18 de enero de 2001.

- tres servicios de ida y vuelta diarios por compañía para las rutas con tráfico entre 1 400 000 y 2 800 000 pasajeros,
 - ningún límite para las rutas con tráfico de más de 2 800 000 pasajeros.
- (5) Partiendo de Linate, y con las disposiciones antes expuestas, las compañías comunitarias pueden explotar un servicio de ida y vuelta diario utilizando dos franjas horarias con destino a los aeropuertos o sistemas de aeropuertos situados en las regiones del «objetivo n° 1» que en el transcurso del año natural 1999 registraron un tráfico de pasajeros inferior a 350 000 unidades en el sistema aeroportuario de Milán.
- (6) El Decreto Bersani 2 especifica que todas las capitales europeas tendrán al menos un viaje de ida y vuelta al día con conexión con Linate y que los aeropuertos comunitarios con un tráfico anual de más de 40 millones de pasajeros en 1999 estarán conectadas a Linate por un mínimo de dos servicios de ida y vuelta diarios,
- (7) El Decreto Bersani y el Decreto Bersani 2 también restringían el aeropuerto de Milán Linate a aviones de pasillo único para conexiones regulares entre dos puntos dentro de la UE únicamente.

2.2. El Decreto Lupi

- (8) El Decreto Lupi modifica los decretos Bersani y Bersani 2, suprimiendo todas las limitaciones de los servicios diarios de ida y vuelta hacia los aeropuertos de la UE determinadas sobre la base del volumen de tráfico de pasajeros impuestas al aeropuerto de Milán Linate. Las demás limitaciones impuestas al aeropuerto de Milán Linate (aviones de pasillo único, conexiones regulares entre dos puntos dentro de la UE) siguen en vigor.
- (9) Las autoridades italianas explicaron que el motivo de este cambio ha sido la necesidad de suprimir las restricciones basadas en criterios que han quedado obsoletos y que ya no son adecuados, así como permitir a los operadores titulares de franjas horarias en el aeropuerto de Milán Linate utilizar dichas franjas de la manera más eficaz posible. Esto debería contribuir a que los sistemas aeroportuarios de Italia y de Europa funcionen de una forma más eficaz para las empresas y los pasajeros.
- (10) El Decreto Lupi (Decreto Ministerial n° 395) se firmó el 1 de octubre y se publicó el 11 de octubre de 2014, justo antes del inicio del período invernol de programación de horarios de la IATA para 2014/2015, que comenzaba el 26 de octubre de 2014. El Decreto Lupi es de aplicación desde el inicio de la temporada invernol de tráfico de 2014/2015.
- (11) Italia no consultó a las partes interesadas antes de la adopción del Decreto Lupi.

3. OBSERVACIONES PRESENTADAS A LA COMISIÓN POR PARTES INTERESADAS

- (12) La Comisión publicó un resumen de las normas de distribución del tráfico modificadas que le habían sido notificadas por las autoridades italianas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽¹⁾ y se invitó a las partes interesadas a presentar observaciones.
- (13) La Comisión recibió comentarios de dos partes que prefirieron mantenerse en el anonimato. La Comisión envió un resumen de las observaciones a las autoridades italianas para permitir a las autoridades italianas presentar sus observaciones.

3.1. La primera parte interesada

- (14) La primera parte interesada declaró que las autoridades italianas no habían consultado a todas las compañías aéreas o aeropuertos afectados por las normas de distribución del tráfico modificadas antes de proceder a su adopción. Por consiguiente, según la misma parte interesada, solo algunas compañías aéreas que habían sido informadas de los cambios inminentes pudieron utilizar la flexibilidad introducida por el nuevo Decreto y establecer sus planes en consecuencia con tiempo suficiente para el inicio de la temporada de programación del invierno 2014/2015.
- (15) La primera parte interesada también señaló que las autoridades italianas no cumplieron su obligación en virtud del Reglamento (CE) n° 1008/2008 de no aplicar los cambios a las normas de distribución del tráfico aéreo antes de su aprobación por la Comisión.

⁽¹⁾ DO C 183 de 4.6.2015, p. 4.

- (16) Además, la primera parte interesada también planteó la cuestión de la atribución de las franjas horarias en el aeropuerto de Milán Linate.

3.2. La segunda parte interesada

- (17) La segunda parte interesada indicó que el calendario para la adopción del Decreto Lupi permitió a algunas compañías aéreas introducir nuevas rutas desde el aeropuerto de Linate con efecto inmediato, sin que hubiera tenido lugar una consulta adecuada de las demás compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Linate, o sin que se les hubiese facilitado siquiera información previa.
- (18) La segunda parte interesada destacó también que la notificación a la Comisión del Decreto Lupi se recibió más de siete meses después de su publicación.
- (19) Por otra parte, la segunda parte interesada considera que el Decreto Lupi entraña una ventaja específica para Etihad, Alitalia y sus socios europeos, puesto que Alitalia es titular de la inmensa mayoría de las franjas horarias, y que el Decreto Lupi tiene potencial para falsear gravemente la competencia en favor de Alitalia. La segunda parte interesada pidió a la Comisión la revocación inmediata del Decreto Lupi.

4. TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 19 DEL REGLAMENTO Nº 1008/2008

- (20) El artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 dispone que un Estado miembro, tras consultar con las partes interesadas, podrá regular, sin que exista discriminación entre destinos situados en el interior de la Comunidad o basada en la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos que presten servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana. En el mismo apartado se establecen las condiciones específicas para la distribución del tráfico.
- (21) El artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 dispone que el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión de su intención de regular la distribución del tráfico aéreo o modificar normas existentes de distribución del tráfico. También establece que la Comisión examinará la aplicación del artículo 19, apartado 2, y que, en el plazo de seis meses a partir de la recepción de la información del Estado miembro, y después de haber pedido al Comité creado en el artículo 25 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 que elabore un dictamen, decidirá si el Estado miembro puede aplicar las medidas en cuestión. Añade que la Comisión publicará su decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y las medidas no se aplicarán antes de que se publique la aprobación de la Comisión.

5. EVALUACIÓN

- (22) El Decreto Lupi modifica las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán mediante la eliminación de las limitaciones que había en el aeropuerto de Linate a los servicios diarios de ida y vuelta hacia los aeropuertos de la UE determinadas sobre la base del volumen de tráfico de pasajeros. Por lo tanto, constituye una modificación de una norma de distribución del tráfico en vigor en el sentido del artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008.
- (23) Las autoridades italianas consideran que el Decreto Lupi no constituye un cambio de las normas de distribución del tráfico en vigor, ya que el Decreto Lupi no se considera una medida destinada a modificar el tráfico aéreo en el sistema aeroportuario de Milán. El Decreto Lupi tan solo elimina una restricción a la prestación de servicios.
- (24) La Comisión no comparte este argumento. Las limitaciones del número de servicios diarios de ida y vuelta hacia los aeropuertos de la UE determinadas sobre la base del volumen de tráfico de pasajeros forman parte de una norma de distribución del tráfico, destinada a asignar los servicios aéreos que superan las limitaciones previstas a otro aeropuerto del sistema aeroportuario de Milán. La Comisión aprobó esta norma de distribución del tráfico en 2000. La supresión de un elemento de esta norma de distribución constituye, por lo tanto, una modificación de la misma.
- (25) Las autoridades italianas no han consultado a las partes interesadas antes de adoptar el Decreto Lupi. Por lo tanto, han incumplido la obligación de hacerlo, establecida en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1008/2008.
- (26) Las autoridades italianas consideran que no era necesario consultar a las terceras partes interesadas, puesto que el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 solo exige que se consulte a las partes interesadas cuando el Estado miembro tenga la intención de «regular», es decir, antes de crear una norma de distribución del tráfico, pero no en caso de modificación. La Comisión no está de acuerdo con este argumento. La modificación

de una norma de distribución del tráfico significa que la norma, después de la modificación, es distinta de la aplicable con anterioridad. Habida cuenta de la *ratio legis* del artículo 19, dicho cambio (pretendido) en la situación jurídica no es fundamentalmente diferente de la modificación que implica la introducción de una nueva norma. Este cambio de situación jurídica constituye la propia justificación de la obligación de las autoridades nacionales de consultar a las partes interesadas, de la misma manera en que respalda la obligación de las autoridades de notificar el asunto a la Comisión. Por lo tanto, el término «regular» que figura en el artículo 19, apartado 2, debe entenderse en el sentido de que comprende también la modificación de normas de distribución del tráfico.

- (27) Las autoridades italianas sostienen que una consulta no era necesaria desde un punto de vista sustancial ya que todas las compañías aéreas con franjas horarias en el aeropuerto de Linate se beneficiaron por igual del Decreto Lupi. La Comisión señala que este argumento se anticipa a las posibles conclusiones que se han de sacar a la vista de las observaciones que tienen derecho a formular las partes interesadas. Por definición, no puede anteponerse a la obligación de Italia de consultar a las partes interesadas en primer lugar, antes de extraer ninguna conclusión.
- (28) Las autoridades italianas han indicado que están dispuestas a efectuar una consulta ahora. En aras de la claridad, no obstante, hay que subrayar que dicha consulta tendría que ir seguida de un nuevo acto legislativo, que sería adoptado a la luz de las observaciones presentadas. Este nuevo acto legislativo sería imprescindible aun cuando, tras la consulta, las autoridades italianas siguiesen considerando que la norma en su versión modificada por el Decreto Lupi es adecuada.

6. CONCLUSIÓN

- (29) Contrariamente a lo dispuesto en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1008/2008, las autoridades italianas no han consultado a las partes interesadas antes de modificar las normas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán.
- (30) Por lo tanto, las medidas previstas en el Decreto Ministerial nº 395, de 1 de octubre de 2014, por el que se modifica el Decreto nº 15, de 3 de marzo de 2000, relativo a la distribución del tráfico aéreo en el sistema aeroportuario de Milán, en su versión modificada, notificadas a la Comisión el 21 de abril de 2015 no pueden ser aprobadas.
- (31) La presente Decisión se ajusta al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 25 del Reglamento (CE) nº 1008/2008.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Queda denegada la aprobación de las medidas contenidas en el Decreto Ministerial nº 395, de 1 de octubre de 2014, por el que se modifica el Decreto nº 15, de 3 de marzo de 2000, relativo a la distribución del tráfico aéreo en el sistema aeroportuario de Milán, notificadas a la Comisión el 21 de abril de 2015.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 17 de diciembre de 2015.

Por la Comisión
Violeta BULC
Miembro de la Comisión