

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2022/1415 DE LA COMISIÓN**de 18 de agosto de 2022****relativa a la aprobación parcial, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de normas de distribución del tráfico modificadas para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo)***[notificada con el número C(2022) 5783]***(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.º 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,

Previa consulta al Comité creado en virtud del artículo 25, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008,

Considerando lo siguiente:

1. Procedimiento

- (1) El 22 de febrero de 2022, las autoridades italianas informaron a la Comisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, de un nuevo proyecto de Decreto que modifica las normas de distribución del tráfico para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo) (en lo sucesivo, «proyecto de Decreto Giovannini»).

2. Antecedentes y descripción de la medida**2.1. El proyecto de Decreto Giovannini**

- (2) El artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini modifica el artículo 4 del Decreto de 3 de marzo de 2000 relativo a las normas de distribución del tráfico para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo), en su versión modificada, de la manera siguiente:

«Apartado 1:

Las compañías aéreas podrán operar rutas regulares de punto a punto, utilizando aviones de fuselaje estrecho, entre el aeropuerto de Milán Linate y otros aeropuertos de la Unión Europea, o entre el aeropuerto de Milán Linate y otros aeropuertos que pertenezcan a un Estado que haya celebrado con la Unión Europea un acuerdo de tipo vertical que regule sus servicios aéreos y que estén, además, situados en un radio de 1 500 km, medidos según el método de la ruta ortodrómica, en torno al aeropuerto de Milán Linate, dentro de los límites de la capacidad operativa de este último aeropuerto. Solo podrán operar dichas rutas las siguientes compañías aéreas:

- a) las compañías aéreas definidas como compañías aéreas comunitarias en el artículo 2, puntos 10 y 11, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, que cumplan los requisitos establecidos por las autoridades de aviación competentes, de conformidad con dicho Reglamento;
- b) las compañías aéreas designadas por un país para explotar servicios aéreos sobre la base de un acuerdo de tipo vertical celebrado entre dicho país y la Unión Europea, siempre que la ruta se refiera a un aeropuerto situado en un radio de 1 500 km, medidos según el método de la ruta ortodrómica, en torno al aeropuerto de Milán Linate.».

⁽¹⁾ DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

- (3) El artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini modifica también el artículo 4 del Decreto de 3 de marzo de 2000 relativo a las normas de distribución del tráfico para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo), en su versión modificada, de la manera siguiente:

«Apartado 2:

A fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1, la distribución y venta de billetes y el transporte de pasajeros en rutas de punto a punto con origen o destino en el aeropuerto de Milán Linate solo estarán permitidos con respecto a los aeropuertos situados dentro de los límites geográficos establecidos en dicho apartado.».

- (4) En los considerandos del proyecto de Decreto Giovannini se indica que la modificación de las normas vigentes sobre distribución del tráfico entre los aeropuertos de Milán es necesaria para garantizar que el aeropuerto de Milán Linate siga siendo un «aeropuerto urbano» que preste servicio a destinos cercanos, así como para aprovechar plenamente el desarrollo de Milán Malpensa como centro de operaciones. Además, el aeropuerto de Milán Linate también debe estar conectado a aeropuertos situados fuera de la Unión, siempre que se encuentren en un radio de 1 500 km y que la Unión haya celebrado un acuerdo horizontal o global de transporte aéreo con el tercer país en el que esté situado el aeropuerto.
- (5) En las explicaciones que acompañan a la notificación, las autoridades italianas indicaron que la aplicación del artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2 permitiría continuar la explotación de rutas entre Milán Linate y países como el Reino Unido, los Estados miembros de la Zona Europea Común de Aviación, o Marruecos, dentro de los límites de capacidad definidos del aeropuerto, a saber, dieciocho movimientos por hora.
- (6) De conformidad con el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2, el radio de 1 500 km alrededor del aeropuerto de Milán Linate se medirá según el método de la ruta ortodrómica. Las autoridades italianas explicaron en su notificación que esa distancia se utiliza en la legislación de la Unión como umbral para clasificar los vuelos de diferentes distancias [por ejemplo, en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾].
- (7) En cuanto al artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 3, las autoridades italianas explicaron que esta disposición tiene por objeto garantizar la aplicación del proyecto de artículo 4, apartado 1, y refleja el enfoque de las normas actuales de distribución del tráfico. La normativa actual encomienda a la Autoridad Nacional de Aviación Civil el seguimiento del tráfico aéreo en los aeropuertos de Milán Linate y Milán Malpensa, así como la presentación de informes al Ministerio de Infraestructuras y Transportes, con el fin de evaluar si se cumplen dichas normas y si es necesario adoptar medidas adicionales.

2.2. Consulta realizada por las autoridades italianas

- (8) El 6 de septiembre de 2021, de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, la Autoridad Italiana de Aviación Civil (ENAC) invitó a las partes interesadas a participar en una consulta prevista para el 8 de septiembre de 2021 en el aeropuerto de Milán Linate.
- (9) Según la información presentada por las autoridades italianas, participaron en la consulta los comités de usuarios de los aeropuertos de Linate y Malpensa, compuestos por compañías aéreas, empresas de asistencia en tierra, la entidad gestora del aeropuerto y el coordinador de las franjas horarias.
- (10) Según el informe de la consulta, la mayoría de las partes se mostraron a favor de la modificación propuesta.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1).

3. Consulta realizada por la Comisión

- (11) El 25 de marzo de 2022, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽³⁾ un resumen de las modificaciones propuestas de las normas de distribución del tráfico notificadas por las autoridades italianas y concedió a las partes interesadas un plazo de veinte días para presentar sus observaciones.
- (12) La Comisión recibió comentarios de cinco partes interesadas, la mayoría de las cuales prefirieron mantenerse en el anonimato.
- (13) Todas las partes interesadas expresaron su apoyo al artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2, aunque una de ellas pidió que el radio se ampliara a más de 1 500 km para incluir más destinos.
- (14) Tres partes interesadas apoyaron expresamente el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 3, alegando que mejoraría el cumplimiento del proyecto de artículo 4, apartado 1, y mantendría el aeropuerto de Linate como verdadero aeropuerto para vuelos directos. Una parte interesada expresó su preocupación por el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 3, alegando que la prohibición de vender billetes a destinos que quedan fuera del ámbito de aplicación del proyecto de artículo 4, apartado 1, es desproporcionada. Esta parte también albergaba serias dudas en cuanto al modo en que se aplicaría la disposición y dudaba de que esta fuera adecuada para hacer frente a los problemas de capacidad.

4. Evaluación

- (15) En primer lugar, la Comisión observa que los tres aeropuertos a los que se aplica la norma de distribución del tráfico notificada, Milán Linate, Milán Malpensa y Orio al Serio (Bérgamo), cumplen las cuatro condiciones establecidas en el artículo 19, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Los aeropuertos prestan servicio a la aglomeración urbana de Milán, con lo que se cumple la primera condición. La infraestructura y los enlaces de transporte público entre los tres aeropuertos, y entre estos y la ciudad de Milán, permiten cumplir con las condiciones segunda y tercera. Además, los aeropuertos prestan los servicios necesarios a las compañías aéreas de tal manera que se cumple la cuarta condición.
- (16) Además, la Comisión observa que, mediante decisiones anteriores de la Comisión, se aprobó la adopción de normas de distribución del tráfico que tenían por objeto establecer el aeropuerto de Milán Malpensa como centro de operaciones internacional y Milán Linate como aeropuerto para vuelos directos, a fin de limitar el flujo de tráfico en dicho aeropuerto.
- (17) Más concretamente, los Decretos Bersani y Bersani 2, de 5 de enero de 2001, aprobados mediante la Decisión 2001/163/CE de la Comisión ⁽⁴⁾, impusieron en el aeropuerto de Milán Linate limitaciones al número de servicios diarios de ida y vuelta a aeropuertos de la Unión determinados sobre la base del volumen de tráfico de pasajeros. 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 Unión únicamente. Debido a esto, el tráfico restante se orientó hacia el aeropuerto de Malpensa.
- (18) El Decreto Del Rio, de 18 de noviembre de 2016, aprobado mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2019 de la Comisión ⁽⁵⁾, tenía por objeto optimizar la utilización del aeropuerto de Milán Linate y mejorar su conectividad con todas las demás ciudades europeas, y al mismo tiempo explotar al máximo el potencial de desarrollo del centro de operaciones de Malpensa en su papel específico de pórtico intercontinental. Por lo tanto, el Decreto Del Rio eliminó las limitaciones de frecuencias basadas en los volúmenes de tráfico de pasajeros para el servicio desde y hacia Linate, pero sostuvo que solo los destinos dentro de la Unión podían cubrirse con aviones de fuselaje estrecho.

⁽³⁾ La notificación por parte de Italia de la aplicación del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en relación con las normas de distribución del tráfico entre los aeropuertos de Milán Malpensa y Milán Linate (DO C 134 de 25.3.2022, p. 28).

⁽⁴⁾ Decisión 2001/163/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2000, relativa a un procedimiento de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo (asunto TREN/AMA/12/00 — Normas italianas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de Milán) (DO L 58 de 28.2.2001, p. 29).

⁽⁵⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2016/2019 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2016, relativa a la aprobación, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 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) (DO L 312 de 18.11.2016, p. 73).

- (19) Sobre la base de lo anterior, la Comisión no cuestiona la política de Italia en lo que respecta a los aeropuertos de Milán Malpensa y Linate.
- (20) Por lo que se refiere al artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2, la Comisión señala que este suprime determinadas limitaciones impuestas a los servicios aéreos en el aeropuerto de Linate. Se podrá operar en nuevos destinos de terceros países, con vuelos desde y hacia el aeropuerto de Linate, cuando estos se encuentren en un radio de 1 500 km alrededor del aeropuerto y en un país con el que la Unión haya celebrado un acuerdo horizontal o global de transporte aéreo.
- (21) Sobre la base del enfoque adoptado en la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2019, en la medida en que el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2 suprime las limitaciones al acceso hacia y desde el aeropuerto de Linate a fin de que las compañías aéreas puedan fijar sus horarios de manera más eficiente y con mayores posibilidades de elección en función de la demanda de los pasajeros, no se plantea la cuestión de la proporcionalidad.
- (22) En cualquier caso, la aplicación del artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2 daría lugar a la adición de nuevos destinos al aeropuerto de Linate de manera transparente y sobre la base de criterios objetivos que no provoquen discriminación entre las compañías aéreas o los destinos de la Unión.
- (23) En lo referente al artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 3, la Comisión considera que se plantean problemas de proporcionalidad y transparencia contrarios a lo dispuesto en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.
- (24) Esta disposición prohíbe la distribución y la venta de billetes entre el aeropuerto de Milán Linate y cualquier destino que quede fuera del ámbito de aplicación del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2, así como cualquier itinerario de viaje con conexión (en oposición a una ruta directa de punto a punto). Tal como aclararon las autoridades italianas durante las reuniones con los servicios de la Comisión celebradas el 4 de abril y el 30 de junio de 2022, como consecuencia de las preguntas escritas enviadas por los servicios de la Comisión el 1 de abril de 2022, esto no solo impide a las compañías aéreas ofrecer itinerarios de viaje con el aeropuerto de Milán Linate como punto de transferencia, sino también itinerarios de viaje hacia o desde el aeropuerto de Linate con conexiones posteriores en otros aeropuertos situados fuera de Milán. En efecto, la disposición regula el flujo de la transferencia de pasajeros en los aeropuertos situados fuera de Milán.
- (25) La Comisión considera que la restricción de los vuelos de conexión y de la transferencia de pasajeros en el aeropuerto de Linate es proporcionada para alcanzar el objetivo de mantenerlo como aeropuerto para vuelos directos y fomentar el desarrollo del aeropuerto de Malpensa como centro de operaciones internacional. Sin embargo, la regulación del flujo de pasajeros en transferencia en los aeropuertos situados fuera de Milán excede del ámbito de aplicación legítimo de las normas de distribución del tráfico para los aeropuertos que prestan servicio a una ciudad o aglomeración urbana determinada, en este caso Milán.
- (26) Además, la modificación propuesta va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la política aeroportuaria de Italia e interfiere indebidamente en la libertad de empresa y la libre prestación de servicios de las compañías aéreas en los aeropuertos situados fuera de Milán.
- (27) Además, el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 3 plantea problemas de transparencia, ya que no queda clara la manera en que las autoridades italianas aplicarán las normas. La disposición en cuestión no aclara si solo se controlarán los horarios de las compañías aéreas o si las agencias de viajes y los distribuidores de billetes también serán responsables de ofrecer determinados itinerarios que se conecten fuera del aeropuerto de Linate. Tampoco está claro si dicha disposición tiene por objeto captar a los pasajeros que organizan sus conexiones por sí mismos, cuyos itinerarios de viaje no están controlados ni por las compañías aéreas ni por las agencias de viajes u otros distribuidores de billetes.

5. Conclusión

- (28) En conclusión, la Comisión considera que el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 2, por el que se modifican las normas vigentes de distribución del tráfico para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo), es compatible con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.
- (29) En lo referente al artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini en el sentido del considerando 3, la Comisión considera que no es compatible con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Quedan aprobadas las medidas previstas en el artículo 1 del proyecto de Decreto Giovannini sobre las normas de distribución del tráfico modificadas para los aeropuertos de Milán Malpensa, Milán Linate y Orio al Serio (Bérgamo), presentado a la Comisión el 22 de febrero de 2022 y en el sentido del considerando 2.

Se deniega la aprobación de las medidas previstas en el artículo 1 de dicho proyecto de Decreto a que se refiere el considerando 3.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 18 de agosto de 2022.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión
