

II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2007

sull'imposizione di oneri di servizio pubblico su talune rotte in provenienza e a destinazione della Sardegna, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie

[notificata con il numero C(2007) 1712]

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

(2007/332/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

(2) Nella sua corrispondenza del 28 febbraio 2006 la Repubblica italiana:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

— precisava che il decreto n. 36 era stato modificato dal decreto dell'8 febbraio 2006, relativo alle frequenze, agli orari e alle capacità offerte per la rotta Cagliari-Torino,

visto il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

— chiedeva che nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, venisse pubblicata anche una comunicazione indicante che, qualora entro trenta giorni dalla pubblicazione degli oneri di cui sopra nessun vettore avesse accettato di istituire servizi aerei di linea su ciascuno dei collegamenti indicati nel decreto n. 36, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza compensazione finanziaria, l'Italia, conformemente alla procedura ex articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CEE) n. 2408/92, poteva limitare l'accesso a ciascuno di tali collegamenti ad un unico vettore aereo, assegnando tramite apposita gara il diritto di esercitare tali servizi conformemente alle disposizioni del citato regolamento.

considerando quanto segue:

I. FATTI

(1) In data 27 gennaio e 28 febbraio 2006, la Repubblica italiana ha trasmesso alla Commissione i decreti n. 35 e n. 36 del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 29 dicembre 2005 (pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* l'11 gennaio 2006) («i decreti n. 35 e n. 36») che impongono oneri di servizio pubblico («OSP») su complessivamente 16 collegamenti tra i tre scali aeroportuali della Sardegna e una serie di aeroporti nazionali, chiedendo di pubblicarli nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie («il regolamento»).

(3) In data 24 marzo 2006, la Commissione ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* una comunicazione sugli OSP imposti con decreto n. 35 ⁽²⁾ sulle 6 rotte seguenti:

- Alghero-Roma e Roma-Alghero,
- Alghero-Milano e Milano-Alghero,
- Cagliari-Roma e Roma-Cagliari,

⁽¹⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

⁽²⁾ GU C 72 del 24.3.2006, pag. 4.

- Cagliari-Milano e Milano-Cagliari,
 - Olbia-Roma e Roma-Olbia,
 - Olbia-Milano e Milano-Olbia.
- (4) In data 21 aprile 2006, la Commissione ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* una comunicazione sugli OSP imposti con decreto n. 36 ⁽¹⁾ sulle 10 rotte seguenti:
- Alghero-Bologna e Bologna-Alghero,
 - Alghero-Torino e Torino-Alghero,
 - Cagliari-Bologna e Bologna-Cagliari,
 - Cagliari-Firenze e Firenze-Cagliari,
 - Cagliari-Torino e Torino-Cagliari,
 - Cagliari-Verona e Verona-Cagliari,
 - Cagliari-Napoli e Napoli-Cagliari,
 - Cagliari-Palermo e Palermo-Cagliari,
 - Olbia-Bologna e Bologna-Olbia,
 - Olbia-Verona e Verona-Olbia.
- (5) In data 22 aprile 2006, la Commissione ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un'informazione sul bando di gara pubblicato dall'Italia nel quadro degli OSP imposti con decreto n. 36 ⁽²⁾. Nell'informazione si comunicava che la Repubblica italiana prevedeva, per ciascuna delle 10 rotte interessate dal decreto, di ricorrere alla procedura ex articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento, in caso di mancato rispetto, da parte del vettore aereo, degli OSP imposti su tali rotte.
- (6) Le principali caratteristiche degli OSP pubblicati il 24 marzo e il 21 aprile 2006 sono le seguenti.
- La coppia di rotte Alghero-Roma e Alghero-Milano e la coppia di rotte Olbia-Roma e Olbia-Milano costituiscono ciascuna un unico pacchetto che deve essere accettato interamente ed integralmente dai vettori interessati, senza compensazioni di qualsivoglia natura o provenienza. Le rotte Cagliari-Roma e Cagliari-Milano dovranno invece essere accettate singolarmente, interamente ed integralmente dai vettori interessati senza compensazioni di qualsivoglia natura o provenienza.
 - Ciascuna delle dieci rotte, di cui alla comunicazione del 21 aprile 2006, e la corrispondente imposizione di OSP devono essere accettate singolarmente, interamente ed integralmente dai vettori interessati.
- Il vettore che accetta gli oneri deve garantire il servizio per un periodo di almeno 36 mesi consecutivi e non può sospenderlo senza preavviso di almeno sei mesi da comunicare all'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) e alla Regione autonoma della Sardegna.
 - Ciascun singolo vettore (o vettore principale) che accetta gli oneri deve fornire una cauzione di esercizio volta a garantire la corretta esecuzione e prosecuzione del servizio. Tale cauzione dovrà ammontare ad almeno il 5 % del fatturato complessivo stimato, valutato dall'ENAC, relativo ai servizi aerei programmati nel pacchetto di rotte in questione. La cauzione sarà prestata a favore dell'ENAC, il quale la impiegherà per garantire la prosecuzione del regime onerato in caso di ingiustificato abbandono e sarà costituita per il 50 % da fideiussione bancaria a prima richiesta e per il restante 50 % da fideiussione assicurativa.
 - Al fine di evitare la sovracapacità che si risconterebbe a seguito dell'accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, considerate le limitazioni ed i condizionamenti infrastrutturali degli aeroporti coinvolti, l'ENAC, sentita la Regione autonoma della Sardegna, è incaricato, per la miglior cura dell'interesse pubblico, di intervenire al fine di contenere i programmi operativi dei vettori accettanti in modo da renderli complessivamente proporzionati alle esigenze di mobilità poste alla base dell'imposizione d'oneri. Tale intervento dovrà ispirarsi ad un'equa redistribuzione delle rotte e delle frequenze fra i vettori accettanti anche sulla base dei volumi di traffico sulle rotte (o i pacchetti di rotte) in questione, accertati per ciascuno di essi nel biennio precedente.
 - Le frequenze minime, gli orari e la capacità offerta per ciascuna rotta figurano al punto 2 «ARTICOLAZIONE DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO», delle comunicazioni del 24 marzo e del 21 aprile 2006.
 - La capacità minima degli aeromobili utilizzati figura al punto 3 «TIPOLOGIA DEGLI AEROMOBILI UTILIZZABILI SU CIASCUNA ROTTA» delle comunicazioni.
 - La struttura tariffaria per tutte le rotte interessate figura al punto 4 «TARIFFE» delle comunicazioni. Per quanto riguarda, in particolare, l'esistenza di tariffe agevolate, il punto 4.8 delle due comunicazioni specifica che i vettori operanti sulle rotte in questione sono giuridicamente tenuti ad applicare tariffe agevolate (specificate al punto 4 «Tariffe») almeno ai nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna.

⁽¹⁾ GU C 93 del 21.4.2006, pag. 13.

⁽²⁾ GU C 95 del 22.4.2006, pagg. da 9 a 27 e pag. 30.

- Conformemente al decreto n. 35, trasmesso alla Commissione il 29 dicembre 2005 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'11 gennaio 2006, gli OSP dovevano essere applicati alle rotte interessate dal 31 marzo 2006 al 30 marzo 2009. Il 28 febbraio 2006, tuttavia, le autorità italiane hanno informato la Commissione di aver adottato il 23 febbraio 2006 un decreto che ha prorogato tali date al 2 maggio 2006 e al 1° maggio 2009 (lettera della rappresentanza permanente d'Italia, rif. n. 2321). Tali date corrispondono alle date pubblicate il 24 marzo 2006 nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- Conformemente al decreto n. 36, trasmesso alla Commissione il 29 dicembre 2005 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'11 gennaio 2006 e nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 21 aprile 2006, la Repubblica italiana comunica che la data di validità degli OSP per le rotte interessate sarà fissata ulteriormente. Nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* non è stata pertanto pubblicata nessuna data definitiva.
- I vettori che intendono accettare gli OSP devono presentare la loro accettazione ufficiale alle autorità italiane competenti entro un termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione della comunicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (7) Prima di imporre gli OSP di cui alla presente decisione, la Repubblica italiana aveva imposto, con decreti del 1° agosto e del 21 dicembre 2000, OSP su sei rotte tra gli aeroporti della Sardegna e quelli di Roma e Milano. Tali oneri sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 7 ottobre 2000 ⁽¹⁾. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento, è stato pubblicato un bando di gara per selezionare i vettori autorizzati ad operare in esclusività le rotte interessate, con compensazione finanziaria ⁽²⁾.
- (8) I vettori autorizzati all'epoca ad operare rotte soggette agli oneri di servizio pubblico erano i seguenti:
- Alitalia sulla rotta Cagliari-Roma,
 - Air One sulle rotte Cagliari-Milano, Alghero-Milano e Alghero-Roma,
 - Meridiana sulle rotte Olbia-Roma e Olbia-Milano.
- (9) Tale regime di gestione delle rotte è stato sostituito dagli OSP imposti con decreto della Repubblica italiana dell'8 novembre 2004 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 10 dicembre 2004 ⁽³⁾. A seguito di una decisione del tribunale amministrativo regionale del Lazio del 17 marzo 2005, che annullava in parte il

decreto dell'8 novembre 2004, le autorità italiane hanno informato la Commissione di aver «sospeso» tali oneri. Una comunicazione è stata pubblicata in merito nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 1° luglio 2005 ⁽⁴⁾. Il 6 dicembre 2005, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione l'abrogazione del decreto dell'8 novembre 2004, con effetto dal 15 novembre 2004.

II. PROCEDIMENTO

- (10) Nella sua lettera alla Repubblica italiana del 9 marzo 2006 (protocollata con il n. 204756), la Commissione ha espresso le sue preoccupazioni per gli OSP imposti con i decreti n. 35 e n. 36 e ha chiesto informazioni più dettagliate sulle ragioni e sulle modalità della loro applicazione. Il 22 marzo 2006, la Repubblica italiana ha risposto con una prima lettera, accompagnata da un progetto di risposta, e poi con lettera del 4 aprile 2006.
- (11) In data 27 aprile 2006 la Commissione ha chiesto all'ENAC precisazioni e chiarimenti sul funzionamento attuale degli OSP, prima dell'entrata in vigore dei nuovi OSP.
- (12) L'ENAC ha risposto con lettera del 9 maggio 2006, confermando che il regime degli OSP applicabile ai collegamenti dalla Sardegna verso Roma e Milano fino al 2 maggio 2006 non era stato modificato rispetto al regime del 2000, poiché il decreto del 2004, volto a modificare gli oneri in questione, era stato abrogato. Dal 2 maggio 2006, si applica il nuovo regime, di cui al decreto n. 35. Nella sua risposta, l'ENAC ha precisato inoltre che, in conformità della pubblicazione del 2000, gli OSP erano previsti per l'intero sistema aeroportuale di Milano.
- (13) In data 4 agosto 2006, la Repubblica italiana ha nuovamente risposto alla lettera della Commissione del 9 marzo, trasmettendo elementi complementari che non hanno tuttavia fornito nuove informazioni significative.
- (14) In data 1° agosto 2006, la Commissione, di propria iniziativa, ha deciso di avviare un'indagine, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento ⁽⁵⁾. La decisione è stata notificata alla Repubblica italiana il 1° agosto 2006 [n. di rif. C(2006) 3516]. Nella stessa decisione, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di rispondere entro un mese ad una serie di quesiti.
- (15) Con lettera del 31 agosto 2006, le autorità italiane hanno risposto a gran parte dei quesiti.

⁽¹⁾ GU C 284 del 7.10.2000, pag. 16.

⁽²⁾ GU C 51 del 16.2.2001, pagg. da 12 a 22.

⁽³⁾ GU C 306 del 10.12.2004, pag. 6.

⁽⁴⁾ GU C 161 dell'1.7.2005, pag. 10.

⁽⁵⁾ GU L 215 del 5.8.2006, pag. 31.

(16) Il 2 ottobre 2006, la Commissione si è rivolta, tuttavia, alla rappresentanza permanente d'Italia, chiedendo complementi d'informazione.

(17) In data 6 ottobre 2006, la Repubblica italiana ha trasmesso una lunga e dettagliata risposta ai quesiti complementari della Commissione.

(18) Il 17 ottobre 2006 si è svolta a Bruxelles una riunione della Commissione (unità.TREN.F.1), cui hanno partecipato le autorità italiane (ministero dei Trasporti, rappresentanza permanente, Regione autonoma della Sardegna ed ENAC).

(19) Nella risposta è stato tra l'altro confermato che le rotte già gestite conformemente agli OSP imposti ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento erano le seguenti:

- Olbia-Roma: Meridiana,
- Olbia-Milano: Meridiana,
- Alghero-Roma: Air One,
- Alghero-Milano: Air One,
- Cagliari-Roma: Air One e Meridiana,
- Cagliari-Milano: Air One e Meridiana,
- Cagliari-Bologna: Meridiana,
- Cagliari-Torino: Meridiana,
- Cagliari-Verona: Meridiana,
- Olbia-Bologna: Meridiana.

Per le 6 rotte restanti, per contro, nessuna compagnia ha accettato di operare sotto il regime di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento. La Repubblica italiana intende pertanto procedere alla pubblicazione di un bando di gara, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d). Le compagnie selezionate per partecipare alla gara sono attualmente le seguenti:

- Olbia-Verona: Meridiana,
- Alghero-Bologna: Air One,
- Alghero-Torino: Air One,
- Cagliari-Firenze: Air One e Meridiana,
- Cagliari-Napoli: Air One e Meridiana,
- Cagliari-Palermo: Air One e Meridiana⁽¹⁾.

Tuttavia, visto che l'indagine della Commissione è ancora in corso, la Repubblica italiana ha comunicato di non aver ancora assegnato le rotte di cui trattasi.

III. ANALISI

1. Quadro normativo

(20) Le norme relative agli OSP sono stabilite dal regolamento, che definisce le condizioni d'applicazione del principio di libera prestazione dei servizi nel settore del trasporto aereo.

(21) Gli OSP sono definiti come un'eccezione al principio del regolamento, ai sensi del quale, «lo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette(permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità»⁽²⁾.

(22) Le condizioni della loro imposizione sono definite all'articolo 4 e sono oggetto di un'interpretazione rigorosa, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di proporzionalità. Essi devono essere debitamente giustificati sulla base dei criteri enunciati nel citato articolo.

(23) Più specificamente, il regime giuridico degli oneri di servizio pubblico prevede che uno Stato membro possa imporre oneri riguardo ai «servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale, a condizione che tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale»⁽³⁾.

(24) Nel valutare l'adeguatezza dei servizi aerei di linea gli Stati membri «tengono conto, in particolare, del pubblico interesse, della possibilità di ricorrere ad altre forme di trasporto, dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto e dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi»⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Cfr. risposte della Repubblica italiana del 6 ottobre e del 15 novembre 2006, nonché il comunicato stampa dell'ENAC del 23 maggio 2006.

⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 2408/92, articolo 3, paragrafo 1.

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 2408/92, articolo 4, paragrafo 1, lettera a).

⁽⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 2408/92, articolo 4, paragrafo 1, lettera b).

(25) L'articolo 4 prevede un meccanismo in due fasi: nella prima [articolo 4, paragrafo 1, lettera a)], lo Stato membro interessato impone OSP su una o più rotte accessibili a tutti i vettori comunitari, a condizione che essi rispettino i suddetti oneri. Se nessun vettore si presenta per gestire tale rotta onerata, lo Stato membro può passare ad una seconda fase [articolo 4, paragrafo 1, lettera d)], che consiste nel limitare l'accesso della rotta ad un solo vettore per un periodo massimo di tre anni, rinnovabile. Detto vettore è selezionato sulla base di una gara di appalto comunitaria. Il vettore designato può allora ricevere una compensazione finanziaria per la gestione della rotta conformemente agli OSP.

(26) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, la Commissione può prorogare, previa indagine condotta su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, l'applicazione dell'OSP pubblicato. La Commissione comunica al Consiglio e agli Stati membri la sua decisione in merito.

2. Ammissibilità delle rotte

(27) La Repubblica italiana ha giustificato l'imposizione di OSP con la necessità di sviluppo della Sardegna, che deve fare fronte agli inconvenienti legati alla sua insularità.

(28) La Regione autonoma della Sardegna si è assunta inoltre l'impegno di favorire la mobilità dei residenti. Le rotte esistenti tra la Sardegna e l'Italia continentale risultano in effetti discontinue, a seconda delle stagioni, mentre il principio di mobilità dovrebbe offrire ai residenti sardi collegamenti sufficienti e continui durante tutto l'anno. La Repubblica italiana insiste inoltre sulle notevoli distanze in chilometri e in tempi di spostamento tra i vari aeroporti della Sardegna, regione che presenta infrastrutture insufficienti. È per l'appunto su questa base che la Repubblica italiana giustifica la necessità, per gli OSP, di coprire i tre aeroporti sardi.

(29) Secondo la Commissione, la Sardegna può essere considerata zona periferica per la sua insularità e l'assenza di effettivi mezzi di trasporto alternativi.

(30) Il ritardo di sviluppo della Sardegna, rispetto ad altre regioni italiane, è inoltre ampiamente documentato: l'isolamento della Sardegna e la bassa densità demografica, aggravata da una forte emigrazione, spiegano il ritardo economico dell'isola, che la rende molto simile alle regioni del Mezzogiorno.

(31) Sulla base degli elementi in suo possesso, la Commissione non può rimettere in causa, nella sua analisi, il carattere vitale delle rotte in questione, sostenuto dalle autorità italiane.

3. Adeguatezza degli OSP

3.1. Osservazioni generali

(32) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento, gli Stati membri possono imporre OSP unicamente «nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale».

(33) L'adeguatezza dei servizi aerei è valutata, tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento:

— il pubblico interesse,

— la possibilità, in particolare per le regioni insulari, di ricorrere ad altre forme di trasporto e l'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto,

— le tariffe aeree e le condizioni proposte agli utenti,

— l'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

(34) Gli oneri di servizio pubblico devono inoltre essere conformi ai principi fondamentali di proporzionalità e di non discriminazione [cfr. ad esempio la sentenza della Corte di giustizia del 20 febbraio 2001 nella causa C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e altri contro Administración General del Estado, Racc. 2001, pag. I-01271].

(35) Sulla base degli elementi comunicati dalle autorità italiane, la Commissione ritiene che l'imposizione degli OSP in materia di frequenze e capacità, nonché di tariffazione si riveli, nella fattispecie, necessaria al fine di garantire la prestazione di servizi adeguati sulle rotte interessate.

(36) La Commissione ritiene tuttavia che talune condizioni imposte dai decreti n. 35 e n. 36 siano indebitamente restrittive o sproporzionate.

3.2. Obbligo di presentare l'accettazione degli OSP entro un termine di 30 giorni

(37) Il punto 8 degli OSP, quali previsti dai decreti n. 35 e n. 36, dispone che «i vettori che intendono accettare gli oneri di servizio pubblico contenuti nel presente documento, devono presentare, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* della comunicazione della Commissione relativa all'imposizione dei citati oneri, formale accettazione da indirizzare all'ENAC». Di fatto, tale obbligo si è addirittura trasformato in una condizione di esclusione nel caso di un vettore che aveva presentato l'accettazione in questione un giorno «troppo tardi». Un vettore che non presenti l'accettazione globale delle condizioni dell'OSP entro tale limite rischia pertanto l'esclusione per tutto il periodo.

(38) La Commissione ritiene che tale condizione non possa avvalersi come base giuridica dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento e risulti indebitamente restrittiva. L'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento non autorizza gli Stati membri a limitare il numero di vettori che possono avere accesso alle rotte, ma impone soltanto, in genere, OSP applicabili a tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi. Una limitazione siffatta del numero di vettori è soltanto possibile ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d).

(39) Qualsiasi vettore, pertanto, che intenda rispettare gli OSP imposti ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento, deve poter operare su tale rotta, a prescindere dal momento in cui intende istituire i suoi servizi di linea. Qualora nessun vettore abbia istituito ad una data precisa servizi aerei di linea regolari su una rotta, uno Stato membro può prevedere, conformemente agli OSP imposti ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), di limitare l'accesso a tale rotta, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d). Qualora uno o più vettori abbiano, tuttavia, iniziato operazioni entro il termine prescritto, uno Stato membro non può escludere da tale rotta altri vettori che intendano operare su tale rotta in un qualsiasi momento successivo alla data limite. L'accesso di nuovi vettori può tuttavia richiedere adeguamenti degli OSP imposti su ciascun vettore (cfr. sezione 3.4 di seguito).

3.3. Obbligo di operare sulla rotta per un periodo di tre anni

(40) Il punto 5 degli OSP, quali previsti dai decreti n. 35 e n. 36, dispone che «ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CEE) n. 2408/92 il vettore che accetta gli oneri deve garantire il servizio per un

periodo di almeno 36 mesi consecutivi e non può sospendersi senza preavviso di almeno 6 mesi da comunicare all'ENAC ed alla Regione autonoma della Sardegna».

(41) L'esigenza di un periodo minimo per poter operare sulla rotta è conforme, nella fattispecie, all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), che dispone che «laddove altre forme di trasporto non possano garantire servizi adeguati e ininterrotti, gli Stati membri hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione, per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio». La Commissione ritiene in effetti che, a seguito dell'insularità della Sardegna e della sua distanza dal continente, altre forme di trasporto non garantiscano un servizio alternativo adeguato.

(42) La Commissione ritiene, tuttavia, che la durata minima di tre anni imposta dai decreti n. 35 e n. 36 sia eccessiva e sproporzionata.

(43) La Commissione può comprendere la necessità di garantire una continuità di servizio e di ottenere l'impegno dei vettori ad operare per un determinato periodo. Tuttavia, come dianzi indicato, non spetta alle autorità competenti per l'applicazione degli OSP di eliminare potenziali candidati alla loro applicazione: gli OSP, senza concessione esclusiva né compensazione, non potrebbero in alcun caso costituire una chiusura del mercato definitiva o perdurante su un lungo periodo.

(44) Può essere legittimo che in certi periodi dell'anno si imponga la gestione delle rotte caratterizzate da una forte irregolarità stagionale. In effetti, su rotte siffatte, i vettori tendono naturalmente a limitare o a concentrare la loro offerta sulle settimane nel corso delle quali la frequenza è sufficiente a garantire la redditività del servizio, e a trascurare di garantire il servizio negli altri periodi dell'anno. La Commissione ritiene nondimeno che, in circostanze siffatte, per rispettare il principio di proporzionalità, la garanzia della gestione continua sulle rotte in regime di OSP, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), non possa superare un anno.

(45) La Commissione ritiene inoltre che tale durata non dispensi l'autorità competente per l'applicazione degli OSP dal rivalutare periodicamente la sua adeguatezza. Come ricordato di seguito, una revisione siffatta dovrebbe, in ogni caso, essere effettuata quando un nuovo vettore istituisce o intende istituire servizi di linea sulla rotta interessata.

3.4. Ridistribuzione di rotte e frequenze da parte dell'ENAC

- (46) Il punto 1.6 dei decreti n. 35 e n. 36 dispone che «al fine di evitare la sovracapacità che si riscontrerebbe a seguito dell'accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, considerate le limitazioni ed i condizionamenti infrastrutturali degli aeroporti coinvolti, l'ENAC, sentita la Regione autonoma della Sardegna, è incaricato, per la miglior cura dell'interesse pubblico, di intervenire al fine di contenere i programmi operativi dei vettori accettanti in modo da renderli complessivamente proporzionati alle esigenze di mobilità poste alla base dell'imposizione d'onori. Tale intervento dovrà ispirarsi ad un'equa redistribuzione delle rotte e delle frequenze fra i vettori accettanti anche sulla base dei volumi di traffico sulle rotte (o i pacchetti di rotte) in questione, accertati per ciascuno di essi nel biennio precedente».
- (47) In virtù di tali poteri, l'ENAC ha la facoltà di arbitrare e favorire un accordo tra varie compagnie che operano sulla stessa rotta. Nel caso della Sardegna, l'ENAC ha arbitrato una tavola rotonda, cui hanno partecipato gli operatori interessati da talune rotte e ha definito con essi la redistribuzione del traffico.
- (48) La Repubblica italiana sostiene questa facoltà d'intervento che, a suo giudizio, garantisce la continuità del servizio e non sottopone gli OSP ai rischi di accesso e partenza di altri operatori che potrebbero essere meno interessati a rispondere ad OSP senza alcuna compensazione. Essa cita in particolare la decisione del TAR Lazio del 17 marzo 2005, secondo la quale «è in sé legittimo che il decreto (del 2004) possa delineare uno scenario in cui, per tutte le rotte onerate, vi siano più vettori accettanti, non raggruppati e in concorrenza tra di loro. Siffatta possibilità però, dev'essere chiaramente prevista e dev'essere al contempo fornito un minimo criterio oggettivo di ripartizione a priori delle bande orarie in relazione al numero (uno, due o più di due) dei vettori eventualmente accettanti, appunto allo scopo di evitare una nociva sovrabbondanza dell'offerta e, soprattutto, che l'assegnazione delle bande stesse non si risolva nell'introduzione, arbitraria e di fatto, di quell'esclusività nell'esercizio che le norme e il decreto espressamente negano»⁽¹⁾.
- (49) Gli OSP imposti ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), devono tener conto di tutti i vettori che operano o intendono operare sulla rotta interessata. Ciò è confermato dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), che dispone che
- «nel valutare l'adeguatezza dei servizi aerei di linea gli Stati membri tengono conto, in particolare, dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi».
- (50) La Commissione ritiene che tale principio debba essere seguito non soltanto al momento dell'imposizione, ma anche per l'intera durata dell'OSP. Ogniqualvolta, per esempio, un nuovo vettore inizi o intenda iniziare ad operare su tale rotta, il livello delle capacità e delle frequenze imposte dall'OSP a ciascun operatore dovrebbe essere adeguato, per permettere che le capacità e le frequenze totali offerte su ciascuna rotta non superino quanto strettamente necessario per fornire un servizio adeguato.
- (51) In effetti, trattandosi di OSP imposti ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento, i vettori non sono tenuti ad impegnarsi a garantire, a titolo individuale, il numero di frequenze o di capacità, mentre gli operatori raggruppati possono permettere di garantire questo servizio minimo.
- (52) La Commissione riconosce la necessità, per l'autorità competente per gli OSP, di assicurarsi che la congiunzione delle frequenze e delle capacità permetta di soddisfare l'OSP. Tale autorità non deve, tuttavia, in alcun caso, limitare la possibilità per i vettori interessati, qualora lo desiderino, di prestare servizi al di là delle capacità o delle frequenze richieste dagli OSP, che possono essere soltanto oneri minimi. In conseguenza, nella misura in cui le norme adottate dall'ENAC mirano ad evitare che un vettore presti servizi addizionali, esse sono indebitamente restrittive e contrarie al regolamento.
- (53) La Commissione rileva con soddisfazione che, nella lettera del 15 novembre 2006, la Repubblica italiana ha confermato l'intenzione, da parte della sua amministrazione, di procedere annualmente ad una rivalutazione della situazione e di esaminare le eventuali domande di vettori interessati, disposti ad operare sulle rotte nel quadro degli OSP⁽²⁾. Essa prende atto del fatto che la Repubblica italiana ha confermato che «nulla osta a che lo Stato membro verifichi (anche durante il periodo di applicazione degli OSP) l'adeguatezza e la necessità degli OSP, e che si proceda alla loro modifica e/revoca, a meno che la loro utilità o il loro carattere lecito non sia ulteriormente riconosciuto»⁽³⁾.

⁽¹⁾ Sentenza del TAR Lazio n. 2436 del 17 marzo 2005.

⁽²⁾ Lettera della Repubblica italiana del 15 novembre 2006, pag. 2.

⁽³⁾ Lettera della Repubblica italiana del 15 novembre 2006, pag. 11.

3.5. *Raggruppamento delle rotte Alghero-Roma e Alghero-Milano da un lato, Olbia-Roma e Olbia-Milano dall'altro*

(54) La Repubblica italiana giustifica il raggruppamento delle rotte Alghero-Roma e Alghero-Milano da un lato, e Olbia-Roma e Olbia-Milano dall'altro, con la loro complementarità e la loro interdipendenza sul piano operativo. In effetti, secondo le autorità italiane, per i 2/3 dell'anno, tali rotte sono caratterizzate da un traffico oggettivamente ridotto, a seguito del carattere eminentemente stagionale del traffico. Visto che non si prevedono compensazioni finanziarie su tali rotte, sarebbe compito dell'amministrazione garantire ai vettori una gestione, se non economicamente attraente, almeno continua. Si tratterebbe pertanto di applicare «gli effetti virtuosi dell'interdipendenza operativa» che permettono, «nella stagione invernale, la rotazione degli aeromobili giustificata da una domanda modesta», mentre «la previsione di pacchetti di rotte contribuisce ad attirare vettori disposti ad operare tali rotte». Secondo la Repubblica italiana, inoltre, l'offerta richiesta per il periodo estivo potrebbe essere più correttamente rispettata, operando congiuntamente su un pacchetto di rotte. La Repubblica italiana argomenta da ultimo che il regolamento stesso prevede la possibilità di raggruppare le fluttuazioni della domanda, per esempio, nel corso di una stessa settimana. Questo raggruppamento permetterebbe di contenere i costi e di ottimizzare le capacità, rispondendo nel contempo in maniera ottimale alle esigenze della domanda. Questo raggruppamento non costituirebbe pertanto una restrizione per il mercato ma, al contrario, sarebbe in grado di attirare un numero più significativo di operatori.

(55) La Commissione ritiene che il raggruppamento delle rotte non sia compatibile con il disposto di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del regolamento. In effetti, i criteri di ammissibilità e di adeguatezza degli OSP, di cui alle citate disposizioni, indicano esplicitamente e sistematicamente «la rotta», e mai un raggruppamento di rotte. Si deve pertanto concludere che ciascuno di tali criteri vada valutato separatamente rispetto a ciascuna rotta considerata individualmente.

(56) Questa interpretazione è inoltre conforme alle esigenze del principio di proporzionalità. Un raggruppamento siffatto di rotte permetterebbe in effetti agli Stati membri di imporre OSP sulle rotte in cui gli oneri non sono necessari per garantire la prestazione di un servizio adeguato. La possibilità di raggruppare rotte figura unicamente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), che dispone che il diritto di effettuare siffatti servizi è concesso tramite appalto pubblico «per rotte singole o serie di rotte». Tale indicazione esplicita dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), esclude, a contrario, che si possa applicare un raggruppamento siffatto nel quadro dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) e c). È proprio a seguito del fatto che il

mercato non ha permesso che un vettore aereo istituisca o abbia intenzione di istituire servizi aerei regolari su una rotta, conformemente agli OSP imposti su tale rotta, che lo Stato membro ha la facoltà di limitarne l'accesso ad un solo vettore, per un massimo di tre anni, e di pubblicare un bando di gara per una serie di rotte. Il raggruppamento di una serie di rotte può in definitiva essere considerato come una risposta ad una netta rottura del mercato, in forma di compensazione indiretta, ammissibile, com'è proprio delle compensazioni indirette, soltanto nel quadro dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d). In un regime di OSP, disciplinato dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), il raggruppamento non può mirare in nessun caso a rendere redditizie due rotte separate, allo scopo di favorire le operazioni di uno o più vettori.

(57) Le spiegazioni fornite dalle autorità italiane non si fondano inoltre su alcun dato tecnico o economico in cifre che permetta di motivare la loro analisi.

È lecito, in effetti, opporre loro gli elementi seguenti:

— le capacità e le frequenze devono tener conto delle necessità rotta per rotta, e non del fatto che esse possano essere più efficacemente soddisfatte unicamente tramite raggruppamento di tali rotte,

— gli obblighi in termini di frequenza, legati a questo pacchetto di rotte, risultano talmente importanti da eliminare, di fatto, tutta una serie di operatori potenziali che vorrebbero rispondere agli OSP e operare rotte con la Sardegna, ma che, in mancanza di una sede operativa in una delle due città, sono di fatto esclusi da qualsiasi possibilità di garantire tale servizio di linea. Il raggruppamento pertanto ha piuttosto per effetto di chiudere il mercato,

— è evidente, in merito, che il raggruppamento degli OSP di cui trattasi permetterebbe di rispondere favorevolmente soltanto ad un numero esiguo di operatori già sul posto. L'istituzione degli OSP ha escluso le compagnie che operavano o intendevano operare le rotte da Roma e Milano, precisamente a destinazione di ciascuno dei due scali aeroportuali interessati, e cioè Olbia e Alghero. Anche se avevano avuto intenzione di operare le rotte in questione, tali vettori non hanno potuto presentare la loro candidatura, in quanto la gestione risultava troppo costosa per le operazioni. Raggruppamenti siffatti sono pertanto di natura tale da escludere altri eventuali operatori.

Questi effetti restrittivi risultano ancora più rilevanti, se si tiene conto delle dimensioni del mercato interessato (totale di passeggeri nel 2005 — cifre della Repubblica italiana):

— Olbia-Roma e Olbia-Milano: 731 349 (390 186 in estate e 341 163 in inverno),

— Alghero-Roma e Alghero-Milano: 502 820 passeggeri (184 273 in estate e 318 547 in inverno).

In tali condizioni, è improbabile che i collegamenti tra le due più importanti città d'Italia e gli aeroporti di Olbia e di Alghero in Sardegna siano così poco attraenti che, per diventarli, debbano essere raggruppati.

- (58) La Commissione ritiene pertanto che il raggruppamento di talune rotte sia incompatibile con il regolamento e indebitamente restrittivo.

3.6. Tariffe preferenziali per i nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna

- (59) I decreti n. 35 e n. 36 dispongono che i vettori applichino un trattamento agevolato per i nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna. Secondo le stime della Repubblica italiana, tali disposizioni si applicano al massimo a 220 000 persone, ma in realtà la stima si aggira sui 110 000, se si considera che il 50 % degli interessati fa un viaggio l'anno.

- (60) In pratica, una misura siffatta agevola perlopiù i cittadini europei di nazionalità italiana rispetto ai cittadini di altre nazionalità. Essa può essere considerata pertanto come prima facie discriminatoria basata sulla nazionalità e pertanto contraria al trattato. Una misura siffatta nel quadro di un regime di OSP potrebbe essere ammissibile soltanto nella misura in cui la differenza di trattamento si fondi su considerazioni obiettive, indipendenti dalla nazionalità delle persone interessate e proporzionate all'obiettivo legittimamente perseguito dal diritto nazionale.

- (61) Orbene, dalle spiegazioni fornite dalla Repubblica italiana emerge che la misura è necessaria essenzialmente per

permettere agli emigrati sardi di restare legati alla loro comunità culturale di origine⁽¹⁾. Pur considerando un tale obiettivo come un obiettivo legittimo di pubblico interesse, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento, la misura è indubbiamente sproporzionata. In primo luogo, la misura è applicabile a tutti i nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna, senza che sia necessario dimostrare il legame eventualmente ancora esistente, per esempio, in termini familiari, tra la persona interessata e la sua regione di origine. In secondo luogo, la misura è applicabile indipendentemente dai mezzi finanziari di ciascun emigrato. In terzo luogo, contrariamente ai residenti in Sardegna, che devono spostarsi verso il continente con una relativa frequenza, per poter beneficiare di taluni servizi fondamentali (educazione, sanità) o per svolgere attività economiche necessarie per lo sviluppo della Sardegna, gli emigrati viaggiano in Sardegna soltanto occasionalmente (secondo le autorità italiane, al massimo il 50 % delle persone potenzialmente interessate ad un viaggio, per anno). Il costo totale di questi spostamenti occasionali è pertanto relativamente inferiore rispetto ai costi sostenuti dai residenti in Sardegna e gli emigrati sarebbero perlopiù in grado di sostenere tali costi, senza dover prevedere la riduzione di cui ai decreti n. 35 e n. 36. Da ultimo, poiché taluni emigrati non dispongono dei mezzi necessari per pagare il prezzo di un volo annuale in Sardegna, sarebbe più adeguato e meno restrittivo offrire aiuti agli emigrati interessati.

- (62) In tali condizioni, la Commissione ritiene che tale disposizione sia sproporzionata e incompatibile con il regolamento.

3.7. Applicazione all'intero sistema aeroportuale

- (63) I decreti n. 35 e n. 36 prevedono che l'applicazione degli OSP sui voli verso Roma e Milano copra l'intero sistema aeroportuale corrispondente, secondo quanto indicato nell'allegato II del regolamento, e cioè:

— gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino per Roma,

— gli aeroporti di Linate, Malpensa e Bergamo per Milano.

- (64) Si ricorda che gli OSP per il 2000 hanno riguardato gli aeroporti di «Roma (Fiumicino) e Milano». Nel quadro dell'istituzione del sistema aeroportuale di Milano, ai sensi dell'articolo 8 e dell'allegato II del regolamento, l'Italia ha d'ufficio esteso l'applicazione degli OSP all'intero sistema aeroportuale interessato.

⁽¹⁾ Lettera della Repubblica italiana del 6 ottobre 2006, pagg. da 72 a 74.

- (65) La Repubblica italiana ha giustificato la sua scelta esclusivamente in base a motivi tecnici, che l'hanno portata a riprendere automaticamente l'integralità di ciascuno dei sistemi aeroportuali. Essa ha confermato nondimeno che agli OSP erano essenzialmente interessati gli aeroporti di Roma-Fiumicino e di Milano-Linate, scali privilegiati dai beneficiari degli OSP per la loro prossimità al centro città dell'agglomerato urbano interessato, il che ha giustificato che gli OSP prevedano che «tenuto conto della disponibilità delle bande orarie, perlomeno il 50 % delle rotte previste tra gli aeroporti della Sardegna, di Roma e di Milano siano garantite a partire e a destinazione di Fiumicino e di Linate» ⁽¹⁾.
- (66) La Repubblica italiana ha convenuto che è stato «obiettivamente provato che gli scali aeroportuali di Fiumicino, per Roma, e di Linate, per Milano, rappresentano la destinazione più comoda, la meglio servita e la più attraente per gli utenti, in quanto sono gli aeroporti più vicini e meglio collegati con il centro delle due città». Essa ha pertanto precisato che «allo scopo di garantire un miglior servizio e rispondendo in larga misura alle esigenze degli utenti, si è ritenuto opportuno evitare che i vettori accettanti non possano avere la libertà di abbandonare completamente tali aeroporti a favore degli altri scali (meno comodi e interessanti per gli utenti) che appartengono allo stesso sistema aeroportuale» ⁽²⁾.
- (67) Risulta inoltre che, di fatto, i voli programmati in inverno operano soltanto sugli aeroporti di Fiumicino e Linate.
- (68) Nella fattispecie, la Commissione dubita della necessità di una misura siffatta, che essa considera sproporzionata rispetto agli obiettivi perseguiti, intesi a garantire la mobilità verso il continente e la coesione territoriale. In effetti, tale misura comporta l'esclusione di vettori occasionali, senza pregiudicare il principio dell'OSP, e contribuisce a chiudere definitivamente il mercato a nuovi vettori sulle rotte più interessanti, in particolare in periodo estivo.
- (69) La Repubblica italiana ha nondimeno riconosciuto che l'aeroporto hub di Malpensa ha svolto un ruolo essenziale nelle rotte internazionali, mentre gli aeroporti di Ciampino e Bergamo, in quanto hub interno per le compagnie low-cost, hanno permesso di rispondere al principio comunitario di coesione economica e sociale, e di realizzare, per un'isola come la Sardegna, l'obiettivo di coesione territoriale con tutte le regioni d'Europa. La Repubblica italiana ha assunto pertanto l'impegno di modificare il decreto n. 35, per non applicare OSP agli aeroporti di Malpensa, Bergamo e Ciampino ⁽³⁾.
- (70) La Commissione ritiene che tale impegno sciolga effettivamente i dubbi e che una modifica siffatta del decreto consenta di ridurre in modo significativo l'impatto delle restrizioni indebitamente imposte dagli OSP, rispondendo alle esigenze di mobilità della Sardegna, senza interferire sui mercati interessati con restrizioni sproporzionate.
- (71) Sulla base di tale impegno della Repubblica italiana, la Commissione non intende approfondire ulteriormente la sua analisi sul carattere sproporzionato dell'applicazione a tutti i sistemi aeroportuali di Milano e di Roma, riservandosi tuttavia la possibilità, se del caso, di ritornare su tale aspetto per gli OSP attuali e futuri.

IV. CONCLUSIONI

- (72) Sulla base degli elementi forniti dalla Repubblica italiana, la Commissione non rimette in causa il principio di applicazione di OSP alle rotte tra la Sardegna e il continente, che, in materia di frequenze e capacità, nonché di tariffe, può rivelarsi necessario per garantire una prestazione di servizi adeguata sulle rotte interessate.
- (73) La Commissione ritiene nondimeno che talune condizioni imposte dai decreti n. 35 e n. 36 della Repubblica italiana siano indebitamente restrittive o sproporzionate.
- (74) Secondo la Commissione, gli OSP imposti ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento implicano che i vettori che intendono rispettare gli OSP devono poter operare la rotta onerata, a prescindere dal momento in cui essi intendono iniziare a prestare i suoi servizi. La fissazione pertanto di un termine per la presentazione della candidatura, mirante ad escludere a priori qualsiasi vettore che presenti la candidatura oltre tale termine, è indebitamente restrittiva ed incompatibile con il regolamento.
- (75) Se può risultare legittimo prevedere una continuità di servizi, la Commissione ritiene che il rispetto del principio di proporzionalità comporti una durata entro limiti ragionevoli e, in regime di OSP ex articolo 4, paragrafo 1, lettera a), non superiore ad un anno.
- (76) La Commissione ritiene che le competenze attribuite all'ENAC per coordinare le attività dei vettori, allo scopo di evitare la sovracapacità, siano indebitamente restrittive ed incompatibili con il regolamento.

⁽¹⁾ Punto 1.2 della comunicazione del 24 marzo 2006.

⁽²⁾ Lettera della Repubblica italiana del 6 ottobre 2006, pag. 78.

⁽³⁾ Lettera della Repubblica italiana del 15 novembre 2006, pag. 3.

- (77) La Commissione constata che il raggruppamento delle rotte Olbia-Roma e Olbia-Milano, da un lato, e Alghero-Roma e Alghero-Milano, dall'altro, sia indebitamente restrittivo ed incompatibile con il regolamento.
- (78) La Commissione ritiene che l'applicazione di tariffe agevolate per i nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna, sia sproporzionata ed incompatibile con il regolamento.
- (79) La Commissione dubita della necessità di un'applicazione degli OSP a tutti i sistemi aeroportuali di Roma e Milano, che essa considera sproporzionata rispetto agli obiettivi perseguiti, intesi a garantire la mobilità verso il continente e la coesione territoriale. Visto tuttavia l'impegno della Repubblica italiana di modificare il decreto n. 35, per non applicare gli OSP agli aeroporti di Bergamo, Malpensa e Ciampino, la Commissione non intende approfondire ulteriormente la sua analisi, pur riservandosi, se del caso, di ritornare su tale aspetto per gli OSP attuali e futuri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La Repubblica italiana può continuare ad applicare oneri di servizio pubblico («OSP»), imposti con decreti n. 35 e n. 36 del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 29 dicembre 2005 (pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* l'11 gennaio 2006) su complessivamente 16 collegamenti tra i tre scali aeroportuali della Sardegna e una serie di aeroporti nazionali, e pubblicati rispettivamente il 24 marzo 2006 (decreto n. 35) e il 21 aprile 2006 (decreto n. 36) nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) i vettori aerei che intendono rispettare gli OSP operano la rotta interessata, a prescindere dal momento in cui essi

hanno notificato la loro intenzione di iniziare a prestare i loro servizi, e dalla data in cui è stata trasmessa tale notifica, e cioè entro o dopo il termine di 30 giorni di cui ai decreti;

- b) i vettori aerei non sono vincolati ad una continuità di servizi, nel quadro degli OSP, superiore ad un anno;
- c) le autorità italiane si impegnano a riesaminare la necessità di mantenere l'imposizione di OSP su una rotta, nonché il livello degli oneri imposti a ciascun vettore, quando un nuovo vettore inizia ad operare, o notifica la sua intenzione di operare su tale rotta e, in ogni caso, una volta l'anno;
- d) le autorità italiane si impegnano a non impedire a vettori aerei di prestare servizi sulle rotte interessate al di là delle esigenze minime, per quanto riguarda le frequenze e le capacità previste dagli OSP;
- e) i vettori aerei non hanno l'obbligo di offrire tariffe agevolate ai nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna;
- f) le autorità italiane si impegnano a non subordinare il diritto di prestare servizi su una rotta tra due città all'obbligo di operare un'altra rotta tra due città.

2. La Repubblica italiana notifica alla Commissione le misure di applicazione della presente decisione entro il 1° agosto 2007.

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 aprile 2007.

Per la Commissione

Jacques BARROT

Vicepresidente