

II

(Actos adoptados em aplicação dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 23 de Abril de 2007

sobre a imposição de obrigações de serviço público em certas ligações de e para a Sardenha ao abrigo do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias

[notificada com o número C(2007) 1712]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(2007/332/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 3 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

(1) Em 27 de Janeiro e 28 de Fevereiro de 2006, a República Italiana transmitiu à Comissão os decretos n.ºs 35 e 36 do Ministério das Infra-Estruturas e dos Transportes, de 29 de Dezembro de 2005, publicados na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* em 11 de Janeiro de 2006 («os decretos n.ºs 35 e 36»), que prevêem obrigações de serviço público («as OSP») para um total de 16 ligações entre os três aeroportos da Sardenha e vários aeroportos nacionais da metrópole italiana, pedindo à Comissão que publicasse um anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*, em conformidade com o disposto no n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias («o regulamento»).

(2) Na sua carta de 28 de Fevereiro de 2006, a República Italiana:

— Especificava que o decreto n.º 36 fora alterado pelo decreto de 8 de Fevereiro de 2006 relativo às frequências, horários e capacidades da ligação Cagliari-Turim;

— Pedia igualmente a publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, série C, de um anúncio indicando que, em conformidade com as obrigações de serviço público impostas e sem pedir compensação financeira, estava previsto que, se no prazo de trinta dias após a publicação das obrigações de serviço público, nenhuma transportadora aérea tivesse aceiteado instaurar serviços aéreos regulares nas ligações previstas pelo decreto n.º 36, a Itália podia, nos termos do procedimento previsto pelo n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, limitar o acesso a cada uma dessas ligações a uma única transportadora e conferir, através de um procedimento de concurso, o direito de exploração desses serviços no respeito das disposições do mesmo regulamento.

(3) Em 24 de Março de 2006, a Comissão publicou no *Jornal Oficial da União Europeia* uma comunicação sobre as OSP previstas pelo decreto n.º 35⁽²⁾ para as seguintes 6 ligações:

— Alghero-Roma e Roma-Alghero;

— Alghero-Milão e Milão-Alghero;

— Cagliari-Roma e Roma-Cagliari;

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO C 72 de 24.3.2006, p. 4.

- Cagliari-Milão e Milão-Cagliari;
 - Olbia-Roma e Roma-Olbia;
 - Olbia-Milão e Milão-Olbia.
- (4) Em 21 de Abril de 2006, a Comissão publicou no *Jornal Oficial da União Europeia* uma comunicação sobre as OSP impostas pelo decreto n.º 36 ⁽¹⁾ nas seguintes 10 ligações:
- Alghero-Bolonha e Bolonha-Alghero;
 - Alghero-Turim e Turim-Alghero;
 - Cagliari-Bolonha e Bolonha-Cagliari;
 - Cagliari-Florença e Florença-Cagliari;
 - Cagliari-Turim e Turim-Cagliari;
 - Cagliari-Verona e Verona-Cagliari;
 - Cagliari-Nápoles e Nápoles-Cagliari;
 - Cagliari-Palermo e Palermo-Cagliari;
 - Olbia-Bolonha e Bolonha-Olbia;
 - Olbia-Verona e Verona-Olbia.
- (5) Em 22 de Abril de 2006, a Comissão publicou no *Jornal Oficial da União Europeia* uma informação sobre o concurso lançado pela Itália no quadro das OSP impostas pelo decreto n.º 36 ⁽²⁾. Esta informação anunciava que a República Italiana previa, para cada uma das 10 ligações abrangidas pelo decreto, recorrer ao procedimento previsto no n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do regulamento, caso nenhuma transportadora aérea se propusesse cumprir as OSP nessas ligações.
- (6) As principais características das OSP publicadas em 24 de Março e 21 de Abril de 2006 são as seguintes:
- Os pares de ligações Alghero/Roma e Alghero/Milão, por um lado, e Olbia/Roma e Olbia/Milão, por outro, constituem, cada um, um todo indivisível que deve ser aceite na sua globalidade pelas transportadoras interessadas, sem compensação de qualquer natureza ou origem. Em contrapartida, as ligações Cagliari/Roma e Cagliari/Milão devem ser aceites individualmente e integralmente pelas transportadoras interessadas, sem compensação de qualquer natureza ou origem.
 - Cada uma das dez ligações que figuram no anúncio de 21 de Abril de 2006 e as OSP que lhes são impostas devem ser aceites individual e integralmente pelas transportadoras em causa.
- A transportadora que aceite essas obrigações deve assegurar o serviço durante um período de 36 meses consecutivos, apenas podendo interrompê-lo mediante um pré-aviso mínimo de seis meses notificado à Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) e à Região Autónoma da Sardenha.
 - A transportadora (ou transportadora principal) que aceite essas obrigações deve constituir uma caução de exploração destinada a garantir a boa execução e a continuidade do serviço cujo montante deverá ser equivalente a, pelo menos, 5 % do volume de negócios total dos serviços aéreos programados no conjunto das ligações em causa, avaliado pela ENAC. A caução, 50 % sob a forma de uma garantia bancária à primeira solicitação e 50 % sob a forma de um seguro, será constituída em favor da ENAC, que a utilizará para garantir a continuidade dos serviços em caso de abandono injustificado.
 - Para evitar a situação de excesso de capacidade que poderia resultar da aceitação de uma mesma ligação por diversas transportadoras, tendo em conta as limitações e condicionantes dos aeroportos em questão a nível das infra-estruturas, a ENAC ficou encarregada de, após consulta da Região Autónoma da Sardenha, adaptar, em defesa do interesse público, os programas operacionais das transportadoras que aceitem as OSP aos objectivos de mobilidade visados pelas obrigações. Essa intervenção deverá ter por objectivo uma repartição equitativa das ligações e das frequências pelas transportadoras que aceitem as obrigações, com base nos volumes de tráfego de cada transportadora nas ligações (ou conjuntos de ligações) em questão durante os dois anos anteriores.
 - As frequências mínimas, os horários e as capacidades a fornecer para cada ligação estão descritos no ponto 2 «PORMENORES DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO» das comunicações de 24 de Março e de 21 de Abril de 2006.
 - As capacidades mínimas das aeronaves utilizadas estão descritas no ponto 3 «TIPO DE AERONAVES UTILIZADAS EM CADA LIGAÇÃO» das comunicações.
 - A estrutura tarifária para todas as ligações em causa está descrita no ponto 4 «TARIFAS» das comunicações. No que respeita, nomeadamente, à existência de tarifas reduzidas, o ponto 4.8 das duas comunicações precisa que as transportadoras que explorem as ligações em causa têm a obrigação legal de aplicar as tarifas reduzidas (conforme especificadas no ponto 4 «TARIFAS») pelo menos aos nativos da Sardenha, mesmo que já lá não residam.

⁽¹⁾ JO C 93 de 21.4.2006, p. 13.

⁽²⁾ JO C 95 de 22.4.2006, pp. 9-27 e p. 30.

— Em conformidade com o decreto n.º 35, notificado à Comissão em 29 de Dezembro de 2005 e publicado na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* em 11 de Janeiro de 2006, as OSP deviam aplicar-se às ligações em causa de 31 de Março de 2006 a 30 de Março de 2009. No entanto, em 28 de Fevereiro de 2006, as autoridades italianas informaram a Comissão de que tinham adoptado, em 23 de Fevereiro de 2006, um decreto que adiava essas datas para 2 de Maio de 2006 e 1 de Maio de 2009 (carta da Representação Permanente italiana, ref. n.º 2321). Foram estas as datas publicadas em 24 de Março de 2006 no *Jornal Oficial da União Europeia*.

— Em conformidade com o decreto n.º 36 notificado à Comissão em 29 de Dezembro de 2005 e publicado na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* em 11 de Janeiro de 2006 e no *Jornal Oficial da União Europeia* em 21 de Abril de 2006, a República Italiana anuncia que a data de validade das OSP para as ligações em causa será fixada posteriormente. Não foi, portanto, publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* qualquer data definitiva.

— As transportadoras que tencionem aceitar as OSP devem apresentar a sua aceitação oficial à autoridade italiana competente no prazo de trinta dias a contar da data de publicação do anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(7) Antes da imposição das OSP que são objecto da presente decisão, a República Italiana impusera, pelos decretos de 1 de Agosto e de 21 de Dezembro de 2000, OSP a seis ligações entre os aeroportos da Sardenha e Roma e Milão. Estas obrigações foram publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* de 7 de Outubro de 2000 ⁽¹⁾. Em aplicação do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º do regulamento, foi organizado um concurso destinado a seleccionar as transportadoras autorizadas a explorar em regime de exclusividade as ligações em causa mediante compensação financeira ⁽²⁾.

(8) As transportadoras autorizadas a explorar as ligações sujeitas a OSP foram na altura as seguintes:

— Alitalia, na ligação Cagliari/Roma;

— Air one, nas ligações Cagliari/Milão, Alghero/Milão e Alghero/Roma;

— Meridiana, nas ligações Olbia/Roma e Olbia/Milão.

(9) Esse regime de exploração foi substituído pelas OSP impostas pelo decreto italiano de 8 de Novembro de 2004 e publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* de 10 de Dezembro de 2004 ⁽³⁾. Na sequência de uma decisão do

tribunal administrativo regional do Lácio, de 17 de Março de 2005, que anulou, em parte, o decreto de 8 de Novembro de 2004, as autoridades italianas informaram a Comissão de que tinham «suspendido» essas obrigações. Foi publicado um anúncio a esse respeito no *Jornal Oficial da União Europeia* de 1 de Julho de 2005 ⁽⁴⁾. Em 6 de Dezembro de 2005, as autoridades italianas notificaram à Comissão a revogação do decreto de 8 de Novembro de 2004, com efeitos em 15 de Novembro de 2004.

II. PROCEDIMENTO

(10) A Comissão contactou a República Italiana, por carta de 9 de Março de 2006 (registada com o número 204756), para lhe transmitir a sua preocupação quanto às OSP impostas pelos decretos n.ºs 35 e 36. A Comissão pediu informações mais precisas sobre as razões e as modalidades de aplicação dessas obrigações. A República Italiana respondeu com uma primeira carta acompanhada de um projecto de resposta em 22 de Março de 2006 e, depois, por carta de 4 de Abril de 2006.

(11) A Comissão contactou a ENAC em 27 de Abril de 2006 para lhe pedir precisões e informações sobre o funcionamento das OSP na altura, antes da entrada em vigor das novas OSP.

(12) A ENAC respondeu por carta de 9 de Maio de 2006, confirmando que o regime aplicável às OSP nas ligações da Sardenha para as cidades de Roma e Milão até 2 de Maio de 2006 era o mesmo de 2000, que continuou em vigor pelo facto de ter sido revogado o decreto de 2004, que as modificava. A partir de 2 de Maio de 2006, o regime aplicável é o novo regime previsto pelo decreto n.º 35. A resposta explicava igualmente que as OSP abrangiam todo o sistema aeroportuário de Milão, conforme previsto na publicação de 2000.

(13) Em 4 de Agosto de 2006, a República Italiana respondeu novamente à carta da Comissão de 9 de Março com elementos complementares que não forneciam novas informações significativas.

(14) Em 1 de Agosto de 2006, a Comissão tomou, por sua própria iniciativa, a decisão de abrir um inquérito, como previsto no n.º 3 do artigo 4.º do regulamento ⁽⁵⁾. Esta decisão foi notificada à República Italiana em 1 de Agosto de 2006 [número do documento: C(2006) 3516]. Na mesma decisão, a Comissão pedia às autoridades italianas que respondessem a vários pontos, concedendo-lhes um prazo de resposta de um mês.

(15) As autoridades italianas responderam por carta de 31 de Agosto de 2006. A resposta cobria uma parte importante das questões colocadas.

⁽¹⁾ JO C 284 de 7.10.2000, p. 16.

⁽²⁾ JO C 51 de 16.2.2001, pp. 12-22.

⁽³⁾ JO C 306 de 10.12.2004, p. 6.

⁽⁴⁾ JO C 161 de 1.7.2005, p. 10.

⁽⁵⁾ JO L 215 de 5.8.2006, p. 31.

(16) No entanto, a Comissão enviou uma carta à Representação Permanente italiana, em 2 de Outubro de 2006, pedindo-lhe informações complementares.

(17) Em 6 de Outubro de 2006, em resposta ao seu pedido de informações complementares, a Comissão recebeu da República Italiana uma longa e detalhada resposta.

(18) Em 17 de Outubro de 2006, a Comissão (unidade F.1 da DG TREN) reuniu em Bruxelas com as autoridades italianas (Ministério dos Transportes, Representação Permanente, Governo da Sardenha e ENAC).

(19) A referida resposta confirmou, nomeadamente, que já estavam a ser exploradas de acordo com as OSP impostas a título do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento as ligações seguintes:

- Olbia-Roma: Meridiana;
- Olbia-Milão: Meridiana;
- Alghero-Roma: Air One;
- Alghero-Milão: Air One;
- Cagliari-Roma: Air One e Meridiana;
- Cagliari-Milão: Air One e Meridiana;
- Cagliari-Bolonha: Meridiana;
- Cagliari-Turim: Meridiana;
- Cagliari-Verona: Meridiana;
- Olbia-Bolonha: Meridiana.

Em contrapartida, para as seis ligações restantes, nenhuma companhia aceitara operar no regime previsto pelo n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento, pelo que a República Italiana tencionava lançar um concurso nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º As companhias em concurso neste momento são as seguintes:

- Olbia-Verona: Meridiana;
- Alghero-Bolonha: Air One;
- Alghero-Turim: Air One;
- Cagliari-Florença: Air One e Meridiana;
- Cagliari-Nápoles: Air One e Meridiana;
- Cagliari-Palermo: Air One e Meridiana⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Ver respostas da República Italiana de 6 de Outubro e 15 de Novembro de 2006, assim como o comunicado de imprensa da ENAC de 23 de Maio de 2006.

No entanto, a República Italiana explicou que não atribuiria ainda essas ligações devido ao inquérito em curso lançado pela Comissão.

III. ANÁLISE

1. Quadro jurídico

(20) As regras relativas às OSP estão estabelecidas no regulamento, que define as condições de aplicação do princípio da livre prestação de serviços no sector do transporte aéreo.

(21) As OSP são definidas como uma excepção ao princípio do regulamento segundo o qual «[s]em prejuízo do disposto no presente regulamento, as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas pelo(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s) a exercer direitos de tráfego nas ligações no interior da Comunidade»⁽²⁾.

(22) As condições para a sua imposição são definidas no artigo 4.º. São objecto de uma interpretação restrita, no respeito dos princípios da não discriminação e da proporcionalidade. Devem ser justificadas de modo adequado com base nos critérios enunciados no referido artigo.

(23) Mais precisamente, as regras relativas às OSP prevêm a possibilidade da sua imposição por um Estado-Membro «aos serviços aéreos regulares para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa ligação de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto regional do seu território, se a ligação em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico da região em que se encontra o aeroporto, e na medida do necessário para assegurar a oferta, nessa ligação, de serviços aéreos regulares adequados que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais»⁽³⁾.

(24) A adequação dos serviços regulares de transporte aéreo é avaliada pelos Estados-Membros «tendo em conta, nomeadamente, o interesse público, a possibilidade de recorrer a outros meios de transporte e a capacidade desses meios para dar resposta às necessidades de transporte em questão e o efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na ligação»⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Regulamento (CEE) n.º 2408/92 de 23 de Julho de 1992, n.º 1 do artigo 3.º

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 2408/92 de 23 de Julho de 1992, n.º 1, alínea a), do artigo 4.º

⁽⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 2408/92 de 23 de Julho de 1992, n.º 1, alínea b), do artigo 4.º

(25) O artigo 4.º prevê um mecanismo em duas fases: na primeira — n.º 1, alínea a), do artigo 4.º —, o Estado-Membro em causa impõe OSP a uma ou várias ligações, que se mantêm abertas a todas as transportadoras comunitárias na medida em que respeitem as ditas obrigações. Se nenhuma transportadora manifestar interesse em explorar a ligação sujeita às OSP, o Estado-Membro pode passar a uma segunda fase — n.º 1, alínea d), do artigo 4.º — que consiste em limitar o acesso a uma única transportadora por um período máximo de três anos, renováveis. Essa transportadora é seleccionada com base num concurso comunitário. A transportadora designada pode então receber uma compensação financeira pela exploração da ligação de acordo com as OSP.

(26) Por força do n.º 3 do artigo 4.º, a Comissão pode decidir, após inquérito efectuado a pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, se a OSP publicada deve ou não continuar a ser aplicável. A Comissão comunica obrigatoriamente a sua decisão ao Conselho e aos Estados-Membros.

2. Elegibilidade das ligações

(27) A República Italiana justificou a imposição de OSP com as necessidades de desenvolvimento da Sardenha, que deve colmatar os inconvenientes da sua insularidade.

(28) Além disso, o Governo Autónomo da Sardenha comprometeu-se a favorecer a mobilidade dos residentes. Na verdade, as ligações entre a Sardenha e a Itália continental apresentam desigualdades consoante as estações do ano, quando o princípio da mobilidade deveria permitir oferecer aos residentes sardos possibilidades suficientes e contínuas ao longo de todo o ano. Por outro lado, a República Italiana insiste nas grandes distâncias em quilómetros e em tempo de percurso entre os diferentes aeroportos da Sardenha, região carenciada em termos de infra-estruturas. É, aliás, com base nisso, que justifica a necessidade de as OSP abrangerem os três aeroportos sardos.

(29) A Comissão é de opinião que a Sardenha pode ser considerada uma zona periférica devido à sua situação insular e à ausência de verdadeiros meios de transporte alternativos.

(30) Além disso, o subdesenvolvimento da Sardenha em relação a outras regiões italianas é facilmente justificável: o isolamento da ilha, assim como a sua escassa população, acrescidos de uma forte emigração, explicam o seu atraso económico, que a assemelha às regiões do Mezzogiorno.

(31) Com base nos elementos em seu poder, a análise da Comissão não permite pôr em causa o carácter vital das ligações em questão sublinhado pelas autoridades italianas.

3. Adequação das OSP

3.1. Considerações gerais

(32) Nos termos do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento, os Estados-Membros apenas podem impor OSP «na medida do necessário para assegurar a prestação nessa ligação de serviços aéreos regulares adequados que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais».

(33) A adequação dos serviços é avaliada tendo em conta os critérios enunciados no n.º 1, alínea b), do artigo 4.º do regulamento:

— O interesse público;

— A possibilidade de recorrer a outros meios de transporte, especialmente nas regiões insulares, e a capacidade desses meios para dar resposta às necessidades de transporte em questão;

— As tarifas aéreas e as condições que podem ser oferecidas aos utentes;

— O efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na ligação.

(34) Além disso, as obrigações de serviço público devem ser conformes com os princípios fundamentais da proporcionalidade e da não discriminação [ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de Fevereiro de 2001 no processo C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e outros contra Administración General del Estado, Col. 2001, p. I-01271].

(35) No caso vertente, a Comissão considera, com base nos elementos fornecidos pelas autoridades italianas, que a imposição de obrigações de serviço público em matéria de frequências e capacidades, assim como de tarifas, pode ser necessária para garantir a prestação adequada de serviços nas ligações em causa.

(36) No entanto, a Comissão considera que certas condições impostas pelos decretos n.ºs 35 e 36 são indevidamente restritivas ou desproporcionadas.

3.2. Obrigação de comunicar a aceitação das OSP no prazo de 30 dias

(37) O ponto 8 das OSP previstas pelos decretos n.ºs 35 e 36 estipula que «as transportadoras que tencionem aceitar as OSP constantes do presente anexo devem comunicar a sua aceitação oficial à ENAC no prazo de 30 dias a contar da data de publicação da Comunicação da Comissão relativa à imposição das referidas obrigações no *Jornal Oficial da União Europeia*». Na prática, esta obrigação revelou, inclusivamente, ser condição de exclusão de uma transportadora que comunicara a sua aceitação com um dia de «atraso». Assim, uma transportadora que não tenha comunicado a aceitação de todas as condições da OSP dentro do prazo estabelecido arrisca-se a ficar excluída para todo o período.

(38) A Comissão considera que essa condição não tem qualquer base legal em conformidade com o n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento, sendo indevidamente restritiva. O n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento não autoriza os Estados-Membros a limitar o número de transportadoras que podem ter acesso às ligações, mas apenas a impor de maneira geral OSP a todas as transportadoras que operem ou tencionem operar nessas ligações. Uma limitação do número de transportadoras apenas é possível nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º

(39) Consequentemente, as transportadoras que tencionem respeitar as OSP impostas ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento devem poder operar nessa ligação, independentemente do momento em que tencionem começar a prestar os seus serviços. Um Estado-Membro pode prever, caso nenhuma transportadora tenha começado numa data precisa a oferecer serviços aéreos regulares numa ligação de acordo com as OSP impostas ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º, que seja limitado o acesso a essa ligação nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º. Mas, se uma ou várias transportadoras tiverem começado a operar no prazo fixado, o Estado-Membro não pode excluir dessa ligação outras transportadoras que comuniquem, depois de terminado o prazo, a sua intenção de operar. A entrada de novas operadoras pode, no entanto, exigir ajustamentos às OSP impostas a cada transportadora (ver secção 3.4 mais adiante).

3.3. Obrigação de explorar a ligação durante um período de três anos

(40) O ponto 5 das OSP previstas pelos decretos n.ºs 35 e 36 estipula que «em conformidade com o n.º 1, alínea c), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, a transportadora que aceita as obrigações deve assegurar o ser-

viço durante um período de 36 meses consecutivos, apenas podendo interrompê-lo mediante um pré-aviso mínimo de 6 meses notificado à ENAC e à Região Autónoma da Sardenha».

(41) A exigência de um período mínimo de exploração é conforme, no caso vertente, com o n.º 1, alínea c), do artigo 4.º, que prevê que «nos casos em que não seja possível assegurar um serviço adequado e ininterrupto através de outras formas de transporte, os Estados-Membros interessados poderão incluir na obrigação de serviço público a condição de todas as transportadoras aéreas que pretendam operar na ligação apresentarem garantias de que o farão durante um determinado período, a especificar de acordo com as restantes condições relativas à obrigação de serviço público». Com efeito, a Comissão considera que, devido à insularidade da Sardenha e à sua distância do continente, outros modos de transporte não asseguram um serviço alternativo adequado.

(42) Todavia, a Comissão entende que o período mínimo de três anos imposto pelos decretos n.ºs 35 e 36 é excessivo e desproporcionado.

(43) A Comissão compreende a necessidade de assegurar uma continuidade de serviço e de obter das transportadoras o compromisso de operarem durante um certo período. Porém, como já indicado, não compete às autoridades responsáveis pela aplicação das OSP afastar potenciais candidatos à sua aplicação: as OSP sem concessão exclusiva nem compensação não poderão em caso algum constituir um encerramento definitivo ou durante um longo período do mercado.

(44) Pode ser legítimo impor durante certos períodos do ano a exploração de ligações caracterizadas por uma grande irregularidade sazonal. Efectivamente, nessas ligações, as transportadoras podem ter a tendência natural para limitar ou concentrar as suas ofertas nas semanas em que a frequência é suficiente para assegurar a rentabilidade do serviço e descurar a exploração do serviço durante os restantes períodos do ano. A Comissão considera, no entanto, que, nessas circunstâncias, o respeito do princípio da proporcionalidade deverá conduzir a que o período durante o qual a exploração deve ser assegurada de modo contínuo em regime de OSP previsto pelo n.º 1, alínea a), do artigo 4.º não seja superior a um ano.

(45) Além disso, a Comissão considera que essa duração não dispensa a autoridade responsável pela aplicação das OSP de proceder a uma reavaliação periódica da sua adequação. Como se recorda a seguir, tal revisão deverá ter lugar, para todos os efeitos, quando uma nova transportadora começa ou está prestes a começar a oferta de serviços na ligação em causa.

3.4. Distribuição de ligações e frequências pela ENAC

- (46) O ponto 1.6 dos decretos n.ºs 35 e 36 dispõe que «para evitar o excesso de capacidade que a aceitação de uma mesma ligação por várias transportadoras poderá provocar devido às limitações e aos condicionalismos dos aeroportos em causa em termos de infra-estruturas, a ENAC fica incumbida de, após consulta da Região Autónoma da Sardenha, adaptar, no interesse público, os programas operacionais das transportadoras que tenham aceite os objectivos de mobilidade visados pelas obrigações. Essa medida deverá garantir uma repartição equitativa das ligações e frequências pelas referidas transportadoras, em função dos volumes de tráfego de cada uma delas nas ligações (ou conjuntos de ligações) em causa constatados nos últimos dois anos».
- (47) No âmbito desses poderes, a ENAC pode arbitrar e favorecer um acordo entre as várias companhias que operam na mesma ligação. No caso da Sardenha, a ENAC presidiu a uma mesa redonda com as operadoras interessadas em certas ligações e definiu com elas a repartição do tráfego.
- (48) A República Italiana defende esse poder de intervenção, que, em seu entender, garante a continuidade do serviço ao não submeter as OSP ao carácter aleatório das entradas e saídas de outras operadoras que possam estar menos interessadas em responder a OSP sem qualquer compensação. Cita, nomeadamente, a decisão do TAR do Lácio de 17 de Março de 2005, que considerou ser «perfeitamente legítimo que o decreto (de 2004) defina um cenário no qual, para todas as ligações sujeitas a OSP, haja várias transportadoras, não agrupadas e em concorrência entre si. Essa possibilidade, no entanto, deve ser claramente prevista e, ao mesmo tempo, deve ser fornecido um critério objectivo mínimo para a repartição *a priori* das faixas horárias em função do número de transportadoras que tenham eventualmente aceite OSP, a fim de evitar um excesso de capacidade prejudicial à oferta e, sobretudo, de assegurar que a atribuição das faixas horárias não conduza à introdução arbitrária e, de facto, à exclusividade do exercício, que as normas do decreto expressamente rejeitaram» ⁽¹⁾.
- (49) As OSP impostas ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º devem ter em conta o conjunto das transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na ligação em causa, o que é confirmado pelo n.º 1, alínea b), do artigo 4.º, nos termos do qual «a adequação dos serviços aéreos regulares deve ser avaliada pelos Estados-Membros tendo em conta, nomeadamente, o efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na ligação».
- (50) A Comissão considera que este princípio deve ser observado não só no momento da imposição, mas também durante todo o período de validade da OSP. Assim, sempre que uma nova operadora comece ou esteja prestes a começar a operar nessa ligação, o nível de capacidades e de frequências imposto pela OSP a cada operadora deverá ser ajustado, de forma a que as capacidades e frequências totais oferecidas em cada ligação não excedam o estritamente necessário para garantir um serviço adequado.
- (51) Com efeito, no respeitante às OSP impostas ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento, individualmente as transportadoras não têm de se comprometer a assegurar o número de frequências ou a capacidade, mas a globalidade das operadoras pode permitir assegurar esse serviço mínimo.
- (52) A Comissão reconhece que pode ser necessário à autoridade responsável pelas OSP assegurar que a conjugação de frequências e capacidades permita cumprir a OSP. No entanto, essa autoridade não deve, em caso algum, limitar a possibilidade para as transportadoras em causa, de, se assim o desejarem, prestarem serviços com capacidades ou frequências superiores às exigidas pelas OSP, que não podem ser mais que obrigações mínimas. Consequentemente, na medida em que as regras adoptadas pela ENAC têm por objectivo impedir que uma transportadora ofereça serviços adicionais, tais regras são indevidamente restritivas e contrárias ao regulamento.
- (53) A este respeito, a Comissão congratula-se com o facto de a República Italiana ter confirmado, na carta de 15 de Novembro de 2006, que a sua administração efectuará periodicamente, numa base anual, uma nova avaliação da situação e analisará os eventuais pedidos de operadoras que estejam dispostas a operar nas ligações, no quadro das OSP ⁽²⁾. A Comissão também toma nota do facto de a República Italiana ter confirmado que «nada obsta a que o Estado-Membro verifique (nomeadamente durante o período de aplicação das OSP) a adequação e a necessidade das OSP e que, eventualmente, as altere e/ou revogue em consequência disso, a não ser que a sua utilidade ou licitude seja posteriormente reconhecida» ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Decisão n.º 2436 do TAR do Lácio de 17 de Março de 2005.

⁽²⁾ Carta da República Italiana de 15 de Novembro de 2006, p. 2.

⁽³⁾ Carta da República Italiana de 15 de Novembro de 2006, p. 11.

3.5. *Agrupamento das ligações Alghero-Roma e Alghero-Milão, por um lado, e Olbia-Roma e Olbia-Milão, por outro*

(54) A República Italiana justifica o agrupamento das ligações Alghero-Roma e Alghero-Milão, por um lado, e Olbia-Roma e Olbia-Milão, por outro, pela sua complementaridade e interdependência em termos de operações. Com efeito, segundo as autoridades italianas, essas ligações caracterizam-se, durante 2/3 do ano, por um tráfego objectivamente reduzido devido ao seu forte carácter sazonal. Tendo em conta que não está prevista qualquer compensação financeira nessas ligações, e não sendo elas atraentes do ponto de vista económico, será responsabilidade da administração garantir, pelo menos, às transportadoras a sua exploração sustentável. Trata-se, pois, de pôr em prática «os efeitos virtuosos da interdependência operacional» que permitem, «na época de Inverno, a rotação dos aparelhos devido à exiguidade da procura» ao passo que «a previsão de pares de ligações contribui para atrair transportadoras que estejam dispostas a nelas operar». Por outro lado, segundo a República Italiana, a oferta exigida para a época de Verão poderá ser mais correctamente respeitada através da exploração conjunta de um grupo de ligações. A República Italiana argumenta, por último, que o próprio regulamento prevê a possibilidade de conjugar as flutuações da procura, por exemplo, numa mesma semana. Esse agrupamento permitirá, portanto, conter os custos e otimizar as capacidades, ao mesmo tempo que responde mais adequadamente à exigências da procura. Assim, esse agrupamento, em lugar de constituir uma restrição ao mercado, é, pelo contrário, susceptível de atrair maior número de operadoras.

(55) A Comissão considera que o agrupamento das ligações não é compatível com o n.º 1, alíneas a), b) e c), do artigo 4.º do regulamento. Com efeito, os critérios de elegibilidade e de adequação das OSP previstos nessas disposições mencionam expressamente, em cada caso, «a ligação», sem nunca preverem qualquer agrupamento de ligações. Deve, pois, concluir-se que cada um desses critérios deve ser avaliado separadamente para cada uma das ligações individualmente.

(56) Além disso, esta interpretação está conforme com as exigências do princípio da proporcionalidade. Com efeito, esse agrupamento de ligações permitirá que os Estados-Membros imponham OSP em ligações onde elas não são necessárias para assegurar a prestação adequada do serviço. A possibilidade de agrupar ligações apenas aparece, pois, no n.º 1, alínea d), do artigo 4.º, onde se dispõe que o direito de explorar esses serviços é conferido por concurso público «efectuado quer para uma quer para um grupo de ligações [...]». Esta menção expressa no n.º 1, alínea d), do artigo 4.º exclui *a contrario* que tal agrupa-

mento seja admissível no âmbito da aplicação do n.º 1, alíneas a), b) e c), do artigo 4.º É justamente porque o mercado não permitiu que uma transportadora aérea comesse ou estivesse prestes a começar a explorar serviços aéreos regulares numa ligação, em conformidade com as OSP que foram impostas a essa ligação, que o Estado-Membro pode limitar o acesso à ligação em causa a uma única transportadora por um período máximo de três anos e prever um concurso susceptível de ser alargado a um grupo de ligações. Em suma, o agrupamento de várias ligações pode ser considerado uma resposta a uma ruptura clara do mercado e uma forma de compensação indirecta, que, contrariamente às compensações directas, apenas é admissível no âmbito do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º. Em caso algum, num regime de OSP ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º, pode o agrupamento ter o objectivo de tornar rentáveis duas ligações separadas a fim de favorecer as operações de uma ou várias transportadoras.

(57) Por outro lado, as explicações avançadas pelas autoridades italianas não se apoiam em qualquer dado técnico ou económico quantitativo que permita justificar a sua análise.

Com efeito, podem contrapor-se-lhes os seguintes argumentos:

— As capacidades e frequências exigidas devem ter em conta as necessidades em cada ligação *per se* e não o facto de poderem ser mais eficazmente garantidas apenas através do agrupamento de ligações;

— As obrigações em termos de frequências associadas à constituição desses pares de ligações são de tal modo pesadas que afastam, de facto, um grande número de operadoras potenciais que desejariam cumprir as OSP e servir a Sardenha, mas que, não tendo a base das suas operações numa das duas cidades, são de facto afastadas da possibilidade de assegurar o serviço. Assim, o efeito de tais agrupamentos é, de facto, o de fechar o mercado;

— Resulta evidente, a este respeito, que as OSP assim agrupadas apenas permitem a um pequeno número de operadoras já estabelecidas responder favoravelmente. Assim, a aplicação das OSP afastou as companhias que operavam ou tencionavam operar nas ligações a partir de Roma e Milão, precisamente com destino a cada um dos dois aeroportos em causa, ou seja Olbia e Alghero. Mesmo que o tivessem desejado, essas transportadoras não puderam apresentar a sua candidatura a uma exploração demasiado dispendiosa para as suas operações. Tais agrupamentos podem, portanto, ter afastado outras eventuais operadoras.

Estes efeitos restritivos são ainda mais importantes se atendermos à dimensão dos mercados em causa (número total de passageiros em 2005 — números fornecidos pela República Italiana):

— Olbia-Roma e Olbia-Milão: 731 349 passageiros (390 186 no Verão e 341 163 no Inverno);

— Alghero-Roma e Alghero-Milão: 502 820 passageiros (184 273 no Verão e 318 547 no Inverno).

Nestas condições, é improvável que as ligações entre as duas maiores cidades de Itália e os aeroportos de Olbia e Alghero, na Sardenha, sejam tão pouco atraentes que devam ser agrupadas para o passarem a ser.

(58) Por conseguinte, a Comissão considera que o agrupamento de certas ligações é incompatível com o regulamento e indevidamente restritivo.

3.6. Tarifas preferenciais para as pessoas nascidas mas não residentes na Sardenha

(59) Os decretos n.ºs 35 e 36 exigem que as transportadoras apliquem tarifas preferenciais às pessoas nascidas mas não residentes na Sardenha. Segundo as estimativas da República Italiana, a aplicação dessas disposições abrangirá, no máximo, 220 000 pessoas, número que, na realidade, andarà mais próximo de 110 000, se se tiver em conta que 50 % dessas pessoas efectuam uma viagem por ano.

(60) Na prática, tal medida favorece maioritariamente os cidadãos europeus de nacionalidade italiana em relação aos cidadãos de outras nacionalidades. Por conseguinte, a medida pode ser considerada, à primeira vista, discriminatória em função da nacionalidade e, consequentemente, contrária ao Tratado. No âmbito de um regime de OSP, tal medida apenas poderia ser admissível na medida em que a diferença de tratamento se fundasse em considerações objectivas independentes da nacionalidade das pessoas em causa e proporcionadas ao objectivo legitimamente almejado pelo direito nacional.

(61) Ora, a República Italiana explica que a medida é necessária essencialmente para permitir aos emigrantes sardos

manterem os laços com a sua comunidade cultural de origem⁽¹⁾. No entanto, mesmo que tal objectivo possa ser considerado um objectivo legítimo de interesse público na acepção do n.º 1, alínea b), subalínea i), do artigo 4.º do regulamento, a medida é manifestamente desproporcionada. Em primeiro lugar, é aplicável a todas as pessoas nascidas na Sardenha, mas que lá não residem, sem que seja necessário demonstrar os laços que possam ainda existir, por exemplo em termos familiares, entre a pessoa em causa e a sua região de origem. Em segundo lugar, a medida é aplicável independentemente dos meios financeiros de cada emigrante. Em terceiro lugar, contrariamente aos residentes na Sardenha, que têm de se deslocar ao continente com relativa frequência para acederem a certos serviços fundamentais (educação, saúde) ou exercerem actividades económicas necessárias ao desenvolvimento da Sardenha, os emigrantes apenas viajam para a Sardenha ocasionalmente (no máximo, 50 % das pessoas que potencialmente efectuam uma viagem por ano, segundo as autoridades italianas). Consequentemente, o custo total dessas deslocações ocasionais é relativamente inferior aos custos suportados pelos residentes na Sardenha e podem facilmente ser suportados, em grande número de casos, pelos emigrantes, sem ser necessário estabelecer a redução prevista pelos decretos n.ºs 35 e 36. Por último, a verificar-se o caso de certos emigrantes não disporem dos meios necessários para pagar o preço de um voo anual para a Sardenha, uma medida mais adequada e menos restritiva seria a oferta de ajudas a esses emigrantes.

(62) Nestas condições, a Comissão considera que esta disposição é desproporcionada e incompatível com o regulamento.

3.7. Aplicação a todo o sistema aeroportuário

(63) Os decretos n.ºs 35 e 36 prevêem que a aplicação de obrigações de serviço público nas ligações para Roma e Milão englobe a integralidade dos sistemas aeroportuários correspondentes, tal como constam do anexo II do regulamento, a saber:

— Os aeroportos de Fiumicino e Ciampino, no caso de Roma;

— Os aeroportos de Linate, Malpensa e Bérghamo, no caso de Milão.

(64) Recorde-se que as OSP de 2000 abrangiam os aeroportos de «Roma (Fiumicino) e Milão». No âmbito da constituição do sistema aeroportuário de Milão, a título do artigo 8.º e do anexo II do regulamento, a Itália alargou automaticamente a aplicação das OSP a todo o sistema aeroportuário em causa.

⁽¹⁾ Carta da República Italiana de 6 de Outubro de 2006, pp. 72-74.

- (65) A República Italiana justificou a sua decisão por razões meramente técnicas, que a levaram a considerar automaticamente a integralidade de cada um dos sistemas aeroportuários. No entanto, confirmou que o interesse principal das OSP incidia nos aeroportos de Roma-Fiumicino e de Milão-Linate, preferidos pelos beneficiários das OSP devido à sua proximidade do centro da cidade, o que justificava que as OSP previssem que, «tendo em conta a disponibilidade de faixas horárias, pelo menos 50 % das ligações previstas entre os aeroportos da Sardenha, de Roma e de Milão deverão ser asseguradas a partir de e para Fiumicino e Linate»⁽¹⁾.
- (66) A República Italiana concordou que «está objectivamente provado que os aeroportos de Fiumicino, no caso de Roma, e Linate, no caso de Milão, representam o destino mais cómodo, mais bem servido e mais atraente para os utilizadores, sendo os aeroportos mais próximos e com melhores ligações ao centro das duas cidades», e explicou, nessa lógica, que «a fim de garantir um melhor serviço e responder às exigências da maioria dos utilizadores, considerou-se oportuno evitar que as transportadoras que aceitem as OSP possam ter a liberdade de abandonar totalmente esses aeroportos em favor dos outros (menos cómodos e interessantes para os utilizadores) que fazem parte do mesmo sistema aeroportuário»⁽²⁾.
- (67) Aliás, parece que, na realidade, os voos efectuados na época de Inverno apenas utilizam os aeroportos de Fiumicino e Linate.
- (68) No caso em apreço, a Comissão duvida da necessidade de tal medida, que considera desproporcionada em relação aos objectivos almejados, que consistem em assegurar a mobilidade para o continente e a coesão territorial. Na verdade, o efeito directo dessa medida é afastar transportadoras ocasionais, sem afectar o princípio da OSP, e contribuir para o bloqueio definitivo do mercado a novas operadoras nas ligações mais concorridas, nomeadamente na época estival.
- (69) A República Italiana reconheceu, no entanto, que o aeroporto «hub» de Malpensa desempenhava um papel essencial nas ligações internacionais, enquanto os aeroportos de Ciampino e Bérgamo, na qualidade de *hubs* internos para as companhias *low-cost*, permitiam responder ao princípio comunitário da coesão económica e social e realizar, para uma ilha como a Sardenha, o objectivo de coesão territorial com todas as regiões da Europa. Consequentemente, a República Italiana assumiu o compromisso de alterar o decreto n.º 35 para não aplicar OSP aos aeroportos de Malpensa, Bérgamo e Ciampino⁽³⁾.
- (70) A Comissão considera que esse compromisso vem efectivamente dar resposta às dúvidas levantadas e que a alteração do decreto permitirá reduzir significativamente o impacto das restrições indevidas impostas pelas OSP, respondendo às necessidades de mobilidade da Sardenha sem introduzir nos mercados em causa restrições desproporcionadas.
- (71) Perante este compromisso da República Italiana, a Comissão decidiu não avançar mais na sua análise do carácter desproporcionado da aplicação de OSP ao conjunto dos sistemas aeroportuários de Milão e de Roma, reservando-se embora a possibilidade de, se necessário, voltar a abordar este aspecto em relação às OSP presentes e futuras.

IV. CONCLUSÕES

- (72) Com base nos elementos fornecidos pela República Italiana, a Comissão não põe em causa o princípio da aplicação de obrigações de serviço público (OSP) nas ligações entre a Sardenha e o continente italiano, que, em matéria de frequências e capacidades, assim como de tarifas, se pode revelar necessária para garantir uma prestação de serviços adequada nas ditas ligações.
- (73) No entanto, a Comissão considera que certas condições impostas pelos decretos n.ºs 35 e 36 da República Italiana são indevidamente restritivas ou desproporcionadas.
- (74) A Comissão considera que as OSP impostas ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do regulamento implicam que qualquer transportadora que tencione respeitar as OSP deve poder operar nessas ligações, seja qual for o momento em que tencione começar a prestar os seus serviços. Por consequência, a utilização de um prazo para a apresentação das candidaturas para excluir *a priori* as operadoras que apresentem a sua candidatura depois desse prazo é indevidamente restritiva e incompatível com o regulamento.
- (75) Ainda que possa parecer legítimo prever um período de continuidade para a oferta dos serviços, a Comissão entende que o respeito do princípio da proporcionalidade deve conduzir a que esse período não exceda os limites do razoável e que, em regime de OSP ao abrigo do n.º 1, alínea a), do artigo 4.º, não seja superior a um ano.
- (76) A Comissão considera que as competências conferidas à ENAC para coordenar as actividades das operadoras a fim de evitar excessos de capacidade são indevidamente restritivas e incompatíveis com o regulamento.

⁽¹⁾ Ponto 1.2 da Comunicação de 24 de Março de 2006.

⁽²⁾ Carta da República Italiana de 6 de Outubro de 2006, p. 78.

⁽³⁾ Carta da República Italiana de 15 de Novembro de 2006, p. 3.

- (77) A Comissão constata que o agrupamento das ligações Olbia-Roma e Olbia-Milão, por um lado, e Alghero-Roma e Alghero-Milão, por outro, é indevidamente restritivo e incompatível com o regulamento.
- (78) A Comissão considera que a aplicação de tarifas reduzidas às pessoas nascidas mas não residentes na Sardenha é desproporcionada e incompatível com o regulamento.
- (79) A Comissão duvida da necessidade da aplicação de OSP ao conjunto dos sistemas aeroportuários de Roma e Milão, que considera desproporcionada em relação aos objectivos visados de assegurar a mobilidade para o continente e a coesão territorial. No entanto, perante o compromisso da República Italiana de alterar o decreto n.º 35 para não aplicar OSP aos aeroportos de Bérgamo, Malpensa e Ciampino, a Comissão não vai avançar mais na sua análise, reservando-se embora, se necessário, a possibilidade de voltar a abordar este aspecto em relação a OSP presentes e futuras,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A República Italiana pode continuar a aplicar as obrigações de serviço público («OSP») impostas pelos decretos n.ºs 35 e 36 do Ministério das Infra-Estruturas e dos Transportes, de 29 de Dezembro de 2005, publicados na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* de 11 de Janeiro de 2006, a um total de 16 ligações entre os três aeroportos da Sardenha e vários aeroportos nacionais da metrópole italiana, que foram publicadas, respectivamente, em 24 de Março de 2006 (decreto n.º 35) e 21 de Abril de 2006 (decreto n.º 36) no *Jornal Oficial da União Europeia*, em conformidade com o n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, sob reserva do respeito das seguintes condições:

- a) Qualquer transportadora aérea que tencione respeitar as OSP deve poder operar na ligação em causa, seja qual for o momento em que notifique a sua intenção de começar a prestar os seus serviços e independentemente de essa notifi-

cação ter sido feita durante ou após o período de 30 dias previsto pelos decretos;

- b) Não deve ser imposto às transportadoras aéreas um período para a prestação contínua de serviços no âmbito das OSP superior a um ano;
- c) As autoridades italianas devem reavaliar a necessidade de manter a imposição de OSP numa ligação, assim como o nível das obrigações impostas a cada transportadora, a partir do momento em que uma nova transportadora começa a operar ou notifica a sua intenção de operar nessa ligação e, para todos os efeitos, uma vez por ano;
- d) As autoridades italianas não devem impedir as transportadoras aéreas de prestar serviços nas ligações em causa em condições que vão além das exigências mínimas previstas pelas OSP em termos de frequências e capacidades;
- e) As transportadoras aéreas não devem ter a obrigação de oferecer tarifas preferenciais às pessoas nascidas mas não residentes na Sardenha;
- f) As autoridades italianas não podem condicionar o direito de prestar serviços numa ligação entre duas cidades à obrigação de operar noutra ligação entre duas cidades.

2. A República Italiana deve notificar a Comissão das medidas tomadas para aplicar a presente decisão até 1 de Agosto de 2007, o mais tardar.

Artigo 2.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 23 de Abril de 2007.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Vice-Presidente