SENTENZA DELLA CORTE
7 maggio 1991 *

Nella causa C-45/89,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai suoi consiglieri giuridici Giuliano Marenco e Ingolf Pernice, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Guido Berardis, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

ricorrente,

sostenuta dal

Regno dei Paesi Bassi, rappresentato dai sigg. J. W. de Zwaan e M. A. e M. A. Fierstra, viceconsiglieri giuridici presso il ministero degli Affari esteri, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata dei Paesi Bassi, 5, rue C. M. Spoo,

interveniente,

contro

Repubblica italiana, rappresentata dal prof. Luigi Ferrari Bravo, capo del servizio del contenzioso diplomatico del ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, assistito dal sig. Pier Giorgio Ferri, avvocato dello Stato, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata d'Italia, 5, rue Marie-Adélaïde,

convenuta,

avente ad oggetto il ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica italiana, mantenendo in vigore un regime di contingentamento e di autorizzazione dei trasporti combinati tra Stati membri e rifiutando il rilascio di autorizzazioni ai privati che intendono effettuare tali trasporti, è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi della direttiva del Consiglio 17 febbraio 1975, 75/130/CEE, relativa

* Lingua processuale: l'italiano.

alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri (GU L 48, pag. 31), e in particolare dell'art. 2 della stessa,

LA CORTE,

composta dai signori O. Due, presidente, G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, C. Rodríguez Iglesias, presidenti di sezione, Sir Gordon Slynn, R. Joliet, F. A. Schockweiler, M. Zuleeg, giudici,

avvocato generale: M. Darmon
cancelliere: J.-G. Giraud

vista la relazione d'udienza,

sentite le difese orali dei rappresentanti delle parti all'udienza del 29 gennaio 1991,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 28 febbraio 1991,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte il 20 febbraio 1989, la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 169 del Trattato CEE, un ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica italiana, mantenendo in vigore un regime di contingentamento e di autorizzazione dei trasporti combinati strada/ferrovia tra Stati membri e rifiutando il rilascio di autorizzazioni ai privati che intendono effettuare tali trasporti, è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi della direttiva del Consiglio 17 febbraio 1975, 75/130/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci strada/ferrovia tra Stati membri (GU L 48, pag. 31, in prosieguo: la « direttiva ») e in particolare dell'art. 2 della stessa.

2 Un decreto 4 luglio 1985 del governo italiano (GURI n. 197 del 22. 8. 1985) stabiliva, nell'art. 7, un contingente, per l'anno 1985, delle autorizzazioni speciali per i trattori isolati destinati al traino esclusivo di rimorchi o semirimorchi utilizzati nei trasporti combinati internazionali. Nell'intento di dare attuazione alla direttiva, il governo italiano emanava il 16 settembre 1986 un nuovo decreto (GURI n. 219 del 20. 9. 1986), il cui articolo unico disponeva che i trasporti combinati tra Stati membri andavano esclusi da qualsiasi forma di contingentamento. Poco tempo dopo, un nuovo decreto in data 24 ottobre 1986 (GURI n. 263 del 12. 11. 1986) abrogava il decreto 16 settembre 1986.

3 Per una più ampia illustrazione degli antefatti, dello svolgimento del procedimento nonché dei mezzi e degli argomenti delle parti, si fa rinvio alla relazione d'udienza. Questi elementi del fascicolo sono richiamati soltanto nella misura necessaria alla comprensione del ragionamento della Corte.

4 La Commissione sostiene che qualsiasi regime di contingentamento, o anche di semplice autorizzazione, dei trasporti combinati ricade sotto il divieto sancito dall'art. 2 della direttiva. Quest'ultimo articolo prescrive che

« Ogni Stato membro dovrà esonerare da qualsiasi regime di contingentamento e di autorizzazione, al più tardi entro il 1° ottobre 1975, i trasporti combinati di cui all'art. 1 ».

5 Il governo italiano ribatte che l'effetto liberalizzante disposto dal suddetto articolo non può non operare in modo diverso a seconda che, di fatto, il trasporto combinato venga effettuato con o senza il carimento del trattore sul treno. In questa seconda ipotesi, prosegue il governo italiano, il compimento della tratta stradale finale in un unico territorio resta in parte assoggettato al regime vigente nel relativo paese membro, conformemente all'art. 6 della direttiva, ai sensi del quale la stessa « non modifica le condizioni vigenti in ciascuno Stato membro relative all'ammissione alla professione di trasportatore stradale e all'accesso al mercato dei trasporti ».

6 Occorre anzitutto premettere che nel genus dei trasporti combinati strada/ferrovia di cui alla precitata direttiva 75/130 rientra, come si evince dalla lettera stessa

dell'art. 1, n. 1, di questa, nella versione di cui alla direttiva del Consiglio 19 dicembre 1978, 79/5/CEE (GU 1979, L 5, pag. 33), non soltanto l'ipotesi di trasporto accompagnato, che ricorre ogniqualvolta il trattore sia caricato sul treno, ma anche quella del trasporto non accompagnato, in cui il tragitto ferroviario viene effettuato senza il trattore.

7 Va poi rilevato che, come la Corte ha già avuto occasione di sottolineare nella sentenza 28 marzo 1985, Commissione/Italia, punto 16 della motivazione (causa 2/84, Racc. pag. 1127), l'operazione di trasporto combinato dev'essere considerata operazione unitaria dal luogo di partenza al luogo di arrivo.

8 Non può conseguentemente condividersi l'assunto secondo il quale, in caso di trasporto non accompagnato, la tratta finale stradale tra la stazione più vicina al punto di scarico della merce e il punto di scarico stesso, ancorché effettuata all'interno di un unico Stato membro, può considerarsi trasporto puramente nazionale.

9 A tale conclusione non osta l'art. 6 della direttiva.

10 È sufficiente infatti rilevare, al riguardo, che, come la Commissione ha giustamente esposto, il detto articolo si riferisce, da un lato, ai requisiti di ammissione all'attività di trasportatore stradale, tra cui rientrano in particolare la capacità finanziaria, la solvibilità e la competenza professionale, e, dall'altro, alle condizioni di accesso al mercato dei trasporti, tra cui rientrano la capacità all'esercizio dell'attività come pure il regime di concessione delle licenze per l'esercizio dell'attività di trasportatore stradale. Per contro, esula dalla disposizione in parola l'intenzione di disciplinare il problema del regime di contingentamento e di autorizzazione, problema del quale si occupa esclusivamente l'art. 2 della direttiva per disporre un'integrale liberalizzazione da attuarsi entro il 1° ottobre 1975.

11 Discende dai rilievi sopra svolti che si deve dichiarare l'inadempimento nei termini in cui sono formulate le conclusioni della Commissione.

Sulle spese

12 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese. La Repubblica italiana è rimasta soccombente e quindi dev'essere condannata alle spese, comprese quelle sostenute dall'interveniente.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

1) **La Repubblica italiana, mantenendo in vigore un regime di autorizzazioni e/o di contingentamento dei trasporti combinati strada/ferrovia tra Stati membri e rifiutando il rilascio di autorizzazioni ai privati che intendono effettuare tali trasporti, è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi della direttiva del Consiglio 17 febbraio 1975, 75/130/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri, e in particolare dell'art. 2 della stessa.**

2) **La Repubblica italiana è condannata alle spese, comprese quelle sostenute dall'interveniente.**

Due Mancini O'Higgins Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias Slynn Joliet Schockweiler Zuleeg

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 7 maggio 1991.

Il cancelliere

J.-G. Giraud

Il presidente

O. Due