Raccolta della giurisprudenza

ORDINANZA DEL VICEPRESIDENTE DELLA CORTE

3 giugno 2022 *

«Procedimento sommario – Articolo 263 TFUE – Ricorso diretto all'annullamento di un atto dell'Unione – Articolo 278 TFUE – Domanda di sospensione dell'esecuzione di tale atto – Trasporto – Regolamento (UE) 2020/1055 – Obbligo per un'impresa di far ritornare i propri veicoli nel suo Stato membro di stabilimento – Urgenza – Peggioramento della situazione economica e sociale di uno Stato membro – Danno arrecato all'ambiente»

Nella causa C-547/20 R,

avente ad oggetto la domanda di sospensione dell'esecuzione ai sensi dell'articolo 278 TFUE, presentata il 5 gennaio 2022,

Romania, rappresentata da L.-E. Baţagoi, E. Gane, R.I. Haţieganu, L. Lițu e A. Rotăreanu, in qualità di agenti,

ricorrente,

sostenuta da:

Repubblica di Estonia, rappresentata da N. Grünberg e M. Kriisa, in qualità di agenti;

Repubblica di Lettonia, rappresentata da J. Davidoviča, K. Pommere e I. Romanovska, in qualità di agenti;

Repubblica di Lituania, rappresentata da K. Dieninis, R. Dzikovič e V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, in qualità di agenti;

Repubblica di Malta, rappresentata da A. Buhagiar, in qualità di agente, assistito da D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado;

Repubblica di Polonia, rappresentata da B. Majczyna, in qualità di agente,

intervenienti,

contro

Parlamento europeo, rappresentato da I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima e R. van de Westelaken, in qualità di agenti,

* Lingua processuale: il rumeno.

Consiglio dell'Unione europea, rappresentato da A. Norberg, A. Vârnav e L. Vétillard, in qualità di agenti,

convenuti,

sostenuti da:

Regno di Danimarca, rappresentato da V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff e L. Teilgård, in qualità di agenti;

Repubblica federale di Germania, rappresentata da J. Möller e D. Klebs, in qualità di agenti;

Repubblica ellenica, rappresentata da S. Chala, in qualità di agente;

Repubblica francese, rappresentata da A.-L. Desjonquères, A. Ferrand e N. Vincent, in qualità di agenti;

Repubblica italiana, rappresentata da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da A. Lipari, procuratore dello Stato, e da G. Santini, avvocato dello Stato,

Granducato di Lussemburgo, rappresentato da A. Germeaux, in qualità di agente;

Regno dei Paesi Bassi, rappresentato da M.K. Bultermann e J. Langer, in qualità di agenti;

Repubblica d'Austria, rappresentata da A. Posch e J. Schmoll, in qualità di agenti;

Regno di Svezia, rappresentato da H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev e O. Simonsson, in qualità di agenti,

intervenienti,

IL VICEPRESIDENTE DELLA CORTE,

sentito l'avvocato generale M. Szpunar,

ha emesso la seguente

Ordinanza

1 Con la sua domanda di provvedimenti provvisori, la Romania chiede alla Corte di ordinare la sospensione dell'esecuzione dell'articolo 1, punto 3, del regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE)n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (GU 2020, L 249, pag. 17), nella parte in cui fissa la formulazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU 2009, L 300, pag. 51).

2 Tale domanda è stata proposta a seguito della presentazione, in data 23 ottobre 2020, da parte di tale Stato membro, di un ricorso, ai sensi dell'articolo 263 TFUE, diretto all'annullamento parziale o, se del caso, integrale del regolamento 2020/1055.

Contesto normativo

3 L'articolo 1, punto 3, del regolamento 2020/1055 dispone quanto segue:

«L'articolo 5 [del regolamento n. 1071/2009] è sostituito dal seguente:

(...)

1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), nello Stato membro di stabilimento un'impresa:

(...)

b) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza;

(...)».

Procedimento dinanzi alla Corte e conclusioni delle parti

4 Con decisioni del vicepresidente della Corte del 1º febbraio 2022, la Repubblica di Malta e la Repubblica di Polonia sono state ammesse ad intervenire a sostegno delle conclusioni della Romania.

5 La Romania chiede alla Corte:

– di ordinare la sospensione dell'esecuzione dell'articolo 1, punto 3, del regolamento 2020/1055, nella parte in cui fissa la formulazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 1071/2009, e

– di condannare il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea alle spese.

6 Il Parlamento e il Consiglio chiedono alla Corte di respingere la domanda di provvedimenti provvisori e di condannare la Romania alle spese.

Sulla domanda di provvedimenti provvisori

7 L'articolo 160, paragrafo 3, del regolamento di procedura della Corte stabilisce che le domande di provvedimenti provvisori debbono precisare «l'oggetto della causa, i motivi che provino l'urgenza e gli argomenti di fatto e di diritto che giustifichino prima facie l'adozione del provvedimento provvisorio richiesto».

8 Un provvedimento provvisorio può pertanto essere accordato dal giudice del procedimento sommario solo se è comprovato che la sua concessione è giustificata prima facie in fatto e in diritto (fumus boni iuris) e che esso è urgente in quanto occorre, per evitare un danno grave e irreparabile agli interessi del richiedente, che sia emesso e produca i suoi effetti già prima della decisione sul merito. Il giudice del procedimento sommario procede altresì, se del caso, alla ponderazione degli interessi in gioco. Tali condizioni sono cumulative, di modo che i provvedimenti provvisori devono essere respinti qualora una di queste condizioni non sia soddisfatta (ordinanza dell' 8 aprile 2020, Commissione/Polonia, C-791/19 R, EU:C:2020:277, punto 51 e giurisprudenza ivi citata).

9 Nell'ambito dell'esame di dette condizioni, il giudice del procedimento sommario dispone di un ampio potere discrezionale ed è libero di stabilire, considerate le particolarità del caso di specie, il modo in cui vanno accertate le varie condizioni in parola, nonché l'ordine in cui condurre tale esame, posto che nessuna norma del diritto dell'Unione gli impone uno schema di analisi predeterminato per valutare la necessità di statuire in via provvisoria (ordinanza della vicepresidente della Corte del 16 luglio 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, non pubblicata, EU:C:2021:633, punto 16).

10 Nel caso di specie, occorre esaminare anzitutto la condizione relativa all'urgenza.

Argomenti

11 La Romania sostiene che l'applicazione a carico di un'impresa dell'obbligo di far ritornare i propri veicoli nel suo Stato membro di stabilimento, previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 1071/2009, come modificato dal regolamento 2020/1055 (in prosieguo: la «misura controversa»), comporterà un danno grave e irreparabile.

12 La Romania afferma, in primo luogo, che l'applicazione della misura controversa implicherà la scomparsa di oltre la metà dei trasportatori di merci su strada stabiliti in tale Stato membro.

13 La prevedibilità di tale evoluzione economica sarebbe dimostrata da una relazione pubblicata nel mese di ottobre del 2020 su richiesta di un'associazione rumena di professionisti del trasporto su strada (in prosieguo: la «prima relazione»).

14 La maggior parte dei trasportatori di merci su strada stabiliti in Romania sarebbero piccole e medie imprese. Queste ultime sarebbero vulnerabili dal punto di vista della loro situazione finanziaria, in particolare a causa dei ridotti margini di profitto caratterizzanti il settore del trasporto merci su strada in Romania.

15 Orbene, l'applicazione della misura controversa implicherebbe un aumento medio della distanza percorsa dai veicoli rumeni adibiti al trasporto internazionale di merci di 9 800 chilometri all'anno. Poiché tali viaggi supplementari sarebbero effettuati da autocarri privi di carico (in prosieguo: i «viaggi a vuoto»), essi genererebbero, ogni anno, in Romania, un mancato guadagno di EUR 524 milioni nonché costi aggiuntivi di EUR 197 milioni per l'acquisto del carburante e di EUR 150 milioni per il pagamento delle tasse stradali. Altri costi aggiuntivi proverrebbero dalla maggiore congestione dei valichi di frontiera situati al di fuori dello spazio Schengen, a causa dell'aumento, conseguente all'applicazione della misura controversa, del numero di viaggi effettuati dai trasportatori rumeni.

16 Occorrerebbe, inoltre, tener conto dei costi, stimati in EUR 1 233 milioni all'anno per il settore del trasporto rumeno, derivanti dall'applicazione di altre nuove norme relative al settore dei trasporti, di cui la Romania non chiede la sospensione dell'esecuzione.

17 In definitiva, il 55% delle imprese interpellate in vista della redazione della prima relazione riterrebbe che dovrà cessare le proprie attività in Romania, il che comporterebbe perdite per l'economia rumena stimate in EUR 3 miliardi all'anno e l'eliminazione di 26 000 posti di lavoro in tale Stato membro.

18 In secondo luogo, il moltiplicarsi dei viaggi a vuoto che deriverebbe dall'applicazione della misura controversa sarebbe atto ad arrecare pregiudizio all'ambiente e, indirettamente, alla salute umana.

19 Da un lato, la prima relazione dimostrerebbe che le emissioni aggiuntive dei trasportatori rumeni sono stimate in 456 886 tonnellate di anidride carbonica (CO_2), ossia un aumento del 7,7% delle emissioni del settore dei trasporti rumeno e del 2,4% delle emissioni totali di tale Stato membro.

20 Una relazione pubblicata nel mese di febbraio del 2021 su richiesta della Commissione europea (in prosieguo: la «seconda relazione») dimostrerebbe, dall'altro lato, che, a livello dell'intera Unione europea, l'applicazione della misura controversa comporterà l'emissione di 2,9 milioni di tonnellate di CO_2, da 107 a 619 tonnellate di ossido di azoto (NO_x) e da 38 a 221 tonnellate di polveri sottili ($PM_{2,5}$). I costi di tale inquinamento atmosferico sarebbero stimati in EUR 25,9 milioni.

21 La Repubblica di Estonia, la Repubblica di Malta e la Repubblica di Polonia sostengono l'argomentazione della Romania relativa al rischio del verificarsi di danni di tipo ambientale, economico e sociale. La Repubblica di Malta fa riferimento, in proposito, a una relazione concernente la situazione di tale Stato membro, pubblicata nel mese di novembre del 2020.

22 Il Parlamento e il Consiglio affermano che la Romania non ha dimostrato il rischio che, in caso di applicazione della misura controversa, si verifichi un danno grave e irreparabile prima della pronuncia della sentenza conclusiva del procedimento nella causa C-547/20.

23 In primo luogo, i costi prodotti dall'applicazione della misura controversa non sarebbero irreparabili e sarebbero sovrastimati, a causa della mancata presa in considerazione dell'esistenza, nella vigente normativa dell'Unione, dell'obbligo di installare il centro operativo nello Stato membro di stabilimento.

24 Inoltre, la Romania non sarebbe riuscita a dimostrare che le eventuali perdite di quote di mercato delle imprese rumene sarebbero durature, date le caratteristiche del settore dei trasporti che risultano dalla seconda relazione. Sarebbe poi improbabile che conducenti di veicoli pesanti siano privati del loro posto di lavoro, in quanto nell'Unione sussiste una significativa carenza di tali conducenti.

25 In secondo luogo, il Parlamento e il Consiglio criticano la metodologia seguita in sede di elaborazione della prima e della seconda relazione menzionate dalla Romania, in particolare in quanto queste ultime si fondano su ipotesi irrealistiche, segnatamente per ciò che attiene alla quantità dei viaggi a vuoto nonché ai costi sopportati dalle imprese impegnate in vari tipi di prestazioni di trasporto internazionale di merci su strada, e implicano estrapolazioni realizzate sulla base di dati provenienti da campioni poco rappresentativi. La Romania avrebbe, inoltre, interpretato erroneamente varie stime formulate da tali relazioni.

26 In terzo luogo, le stime relative all'asserito danno ambientale sarebbero poco affidabili e in parte contraddittorie, mentre i costi dichiarati non sarebbero significativi. Inoltre, la Romania non avrebbe tenuto conto del fatto che gli Stati membri sono assoggettati ad obblighi in materia di emissioni di CO_2, in forza del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU 2018, L 156, pag. 26), e di concentrazioni atmosferiche di NO_x nonché di $PM_{2,5}$, conformemente alla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU 2008, L 152, pag. 1).

27 Il Parlamento aggiunge che, poiché il regolamento 2020/1055 è stato adottato quasi due anni fa, le imprese interessate hanno già iniziato ad adeguarsi e la domanda di provvedimenti provvisori in esame è stata dunque presentata troppo tardi per evitare che la misura controversa produca i propri effetti.

Valutazione

28 Per consolidata giurisprudenza della Corte, lo scopo del procedimento sommario è di garantire la piena efficacia della futura decisione definitiva, al fine di evitare una lacuna nella tutela giuridica fornita dalla Corte. Per raggiungere tale obiettivo, l'urgenza dev'essere valutata rispetto alla necessità di statuire provvisoriamente al fine di evitare che un danno grave e irreparabile sia arrecato alla parte che chiede la tutela provvisoria. Spetta a quest'ultima parte fornire la prova che essa non può attendere l'esito del procedimento di merito senza subire un danno di tale natura. Per stabilire la sussistenza di un siffatto danno grave e irreparabile, non è necessario esigere che il verificarsi del danno sia dimostrato con assoluta certezza. È sufficiente che quest'ultimo sia prevedibile con un sufficiente grado di probabilità (ordinanza del 17 dicembre 2018, Commissione/Polonia, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, punto 60 e giurisprudenza ivi citata).

29 Conformemente a tale giurisprudenza, spetta sempre alla parte che chiede l'adozione di un provvedimento provvisorio prospettare e dimostrare il probabile verificarsi di un danno grave e irreparabile. A tal proposito, il giudice del procedimento sommario deve disporre di indicazioni concrete e precise, suffragate da documenti dettagliati che consentano di esaminare le precise conseguenze verosimilmente derivanti dall'assenza delle misure richieste (v., in tal senso, ordinanza della vicepresidente della Corte del 13 aprile 2021, Lituania/Parlamento e Consiglio, C-541/20 R, non pubblicata, EU:C:2021:264, punti 19 e 20).

30 Nel caso di specie, compete dunque alla Romania dimostrare che l'applicazione della misura controversa nel periodo compreso tra la firma della presente ordinanza e la pronuncia della sentenza conclusiva del procedimento nella causa C-547/20 è atta a comportare, in maniera prevedibile con un sufficiente grado di probabilità, un danno grave e irreparabile.

31 Dalla domanda di provvedimenti provvisori risulta che tale Stato membro fa valere danni derivanti dagli effetti della misura controversa sulla situazione economica e sociale in Romania nonché sull'ambiente.

32 Tali differenti danni possono essere validamente dedotti dalla Romania per ottenere la pronuncia di provvedimenti provvisori, considerato che gli Stati membri sono responsabili degli interessi considerati come generali a livello nazionale e possono assicurarne la difesa nell'ambito di un procedimento sommario (ordinanza della vicepresidente della Corte del 13 aprile 2021, Lituania/Parlamento e Consiglio, C-541/20 R, non pubblicata, EU:C:2021:264, punto 21).

33 Occorre pertanto stabilire se le prove presentate dalla Romania permettano di dimostrare, da un lato, che il verificarsi di uno o più di detti danni è prevedibile con un sufficiente grado di probabilità e, dall'altro lato, che gli stessi danni presentano carattere grave e irreparabile.

34 A tal proposito, occorre ricordare che il procedimento sommario non è concepito per dimostrare la realtà di fatti complessi e ampiamente controversi. Il giudice del procedimento sommario non dispone dei mezzi necessari per procedere alle verifiche richieste e, in molti casi, difficilmente è in grado di procedervi in tempo utile (ordinanza del 20 novembre 2017, Commissione/Polonia, C-441/17 R, EU:C:2017:877, punto 54).

Sugli effetti economici e sociali della misura controversa

35 In via preliminare, si deve constatare che, nel caso di specie, gli effetti economici e sociali della misura controversa in Stati membri diversi dalla Romania, fatti valere dagli Stati membri intervenuti a sostegno delle conclusioni della ricorrente, non possono bastare a dimostrare la prevedibilità del verificarsi di un danno grave e irreparabile.

36 Da un lato, la Repubblica di Estonia e la Repubblica di Polonia, pur menzionando effetti economici e sociali della misura controversa nei loro rispettivi territori, non producono alcun elemento di prova destinato a dimostrare la realtà di tali effetti.

37 Dall'altro lato, per quanto riguarda la Repubblica di Malta, la relazione prodotta da tale Stato membro indica che l'applicazione delle misure contemplate in detta relazione può avere effetti sul settore dei trasporti che vanno dalla creazione di 51 nuovi posti di lavoro all'eliminazione di 96 posti di lavoro. Inoltre, tale applicazione comporterebbe, al massimo, una cessazione di attività riguardante 43 autocarri.

38 Orbene, simili effetti, supponendo che siano dimostrati, non avrebbero una portata sufficiente per essere considerati costitutivi di un danno grave e irreparabile.

39 Per quanto concerne la situazione economica e sociale della Romania, l'aumento dei costi al quale sarebbero esposti i trasportatori di tale Stato membro in conseguenza dell'applicazione della misura controversa, di per sé, non costituisce un danno grave e irreparabile.

40 I costi così generati costituirebbero infatti un danno di tipo pecuniario che non può essere considerato, salvo circostanze eccezionali, come irreparabile, atteso che, in linea generale, un risarcimento pecuniario è in grado di ripristinare la situazione del soggetto leso anteriore al verificarsi del danno (ordinanza della vicepresidente della Corte del 13 aprile 2021, Lituania/Parlamento e Consiglio, C-541/20 R, non pubblicata, EU:C:2021:264, punto 29).

41 Per contro, detti costi rileverebbero, ai fini del presente procedimento, qualora si dimostrasse che sono di entità tale da implicare necessariamente una ristrutturazione del settore dei trasporti in Romania atta a comportare in quest'ultimo Stato membro un notevole calo del prodotto interno lordo o un sensibile aumento del tasso di disoccupazione.

42 In proposito, si deve rilevare, in primo luogo, che, ad eccezione delle stime relative alla congestione dei valichi di frontiera, i dati menzionati dalla Romania per dimostrare la prevedibilità dell'aumento dei costi dei trasportatori rumeni e della ristrutturazione del settore dei trasporti rumeno provengono dalla prima relazione.

43 Orbene, la valutazione effettuata nella summenzionata relazione riguardo a tali costi e a tale ristrutturazione si fonda sull'estrapolazione delle risposte a un sondaggio fornite da 127 imprese rumene, mentre da detta relazione risulta che il settore del trasporto su strada di merci in tale Stato membro comprende 33 655 imprese e nella medesima relazione non si afferma affatto che le imprese che hanno partecipato al sondaggio costituiscano un campione rappresentativo di tale settore.

44 In secondo luogo, per quanto riguarda più specificamente i costi aggiuntivi ai quali i trasportatori rumeni sarebbero esposti, dalla prima relazione risulta che il calcolo di tali sovraccosti operato in detta relazione si basa sull'ipotesi secondo la quale tutti i viaggi effettuati dai trasportatori rumeni allo scopo di conformarsi alla misura controversa saranno viaggi a vuoto.

45 Tale ipotesi, decisiva sia per valutare la perdita di introiti generata dall'applicazione della misura di cui trattasi sia per determinare i costi aggiuntivi derivanti da tale applicazione, non è tuttavia oggetto di alcuna giustificazione, mentre è pacifico che soltanto parte degli odierni viaggi dei trasportatori rumeni verso la Romania sono attualmente viaggi a vuoto.

46 Per quanto attiene ai costi derivanti dalla congestione dei valichi di frontiera, si deve constatare, da un lato, che tali costi non sono valutati con precisione dalla Romania e, dall'altro lato, che non è oggetto di contestazione che l'asserito aumento del tempo di attesa presso tali valichi di frontiera rappresenterebbe, tutt'al più, una limitata frazione della durata totale del tragitto tra la Romania e gli Stati membri nei quali i trasportatori rumeni svolgono la loro attività.

47 In terzo luogo, la mera circostanza che numerose imprese del settore dei trasporti rumeno siano di dimensioni ridotte e abbiano una redditività limitata non può bastare per dimostrare che esse non sarebbero in grado di sostenere i costi derivanti dall'applicazione della misura controversa e sarebbero dunque costrette a cessare la loro attività, a riorientarla verso altri settori di attività o, ancora, a stabilirsi in altri Stati membri.

48 Dai punti da 42 a 46 della presente ordinanza risulta infatti che le prove prodotte dalla Romania non permettono di stabilire l'entità dei costi aggiuntivi ai quali i trasportatori rumeni sarebbero esposti a causa dell'applicazione della misura controversa.

49 Inoltre, la Romania non ha contestato l'affermazione contenuta nella seconda relazione secondo la quale, anche tenendo conto di tali costi aggiuntivi, le imprese degli Stati membri dell'Europa orientale conserveranno un vantaggio concorrenziale nel settore del trasporto merci su strada.

50 In quarto luogo, le stime numeriche del rischio di cessazione delle attività di trasportatori rumeni presentate dalla Romania si fondano esclusivamente sulla prima relazione.

51 In proposito, oltre alle considerazioni contenute al punto 43 della presente ordinanza, si deve, anzitutto, rilevare che la Romania interpreta erroneamente tale relazione affermando che il 55% delle imprese interpellate in vista della stesura di detta relazione ritiene che dovrà cessare le proprie attività in tale Stato membro. Infatti, dalla medesima relazione emerge che tale stima in

realtà riguarda il 55% delle imprese rumene che offrono servizi di cabotaggio e di traffici terzi in altri Stati membri, le quali rappresentano il 39% del settore del trasporto internazionale merci su strada rumeno oggetto dell'indagine in questione.

52 Inoltre, la prima relazione è esplicitamente presentata come volta a valutare gli effetti dell'applicazione combinata di una serie di norme relative, in particolare, al regolare ritorno dei conducenti nello Stato membro di stabilimento, alle condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti nonché all'esercizio del cabotaggio. Tale relazione non permette perciò di stabilire in che misura le evoluzioni economiche e sociali da essa descritte siano conseguenza dell'applicazione della misura controversa e possano essere evitate in caso di sospensione di questa sola misura.

53 Infine, sebbene sia vero che detta relazione espone che l'applicazione delle misure che contempla comporterà una profonda ristrutturazione del settore dei trasporti rumeno, essa non indica entro quando tale ristrutturazione debba avvenire.

54 In quinto luogo, si deve sottolineare che dalla seconda relazione risulta che le conseguenze prevedibili dell'applicazione della misura controversa sull'accesso all'impiego dei conducenti saranno necessariamente limitate, a causa dell'insufficienza del numero di conducenti disponibili all'interno dell'Unione.

55 Dai precedenti elementi discende che le prove prodotte dalla Romania non bastano a dimostrare che gli effetti economici e sociali dell'applicazione della misura controversa siano atti a comportare, in maniera prevedibile, un danno grave e irreparabile.

Sugli effetti ambientali della misura controversa

56 Risulta che, per dimostrare il rischio del verificarsi di un danno di tipo ambientale, la Romania menziona un rischio di aumento delle emissioni di alcuni gas che sarebbe dimostrato, in tale Stato membro, da elementi contenuti nella prima relazione e, nell'intera Unione, dai dati illustrati nella seconda relazione.

57 Per quanto riguarda le cifre presentate nella prima relazione per dimostrare il rischio di un danno ambientale ad opera dei trasportatori rumeni, si deve rilevare che esse riguardano unicamente le emissioni di CO_2.

58 Inoltre, i limiti metodologici di tale relazione menzionati ai punti 45 e 52 della presente ordinanza non permettono di basarsi su di essa per valutare gli eventuali effetti della misura controversa su tali emissioni.

59 Da un lato, infatti, detta relazione non contiene alcuna precisazione in ordine al prevedibile contributo di ciascuna delle misure in essa considerate all'aumento delle emissioni di CO_2 di cui parla. Dall'altro lato, per quanto attiene agli effetti della misura controversa, si presume che tale aumento derivi dalla realizzazione di un gran numero di viaggi a vuoto. Orbene, detto aumento è calcolato postulando, senza una sufficiente giustificazione, che tutti i viaggi realizzati dai trasportatori rumeni per conformarsi alla misura controversa saranno viaggi a vuoto.

60 Per quanto concerne le cifre dedotte dalla Romania per dimostrare il rischio di un danno ambientale ad opera dei trasportatori dell'intera Unione, si deve constatare che tale Stato membro si basa in ampia misura su una delle ipotesi considerate dalla seconda relazione, secondo la quale le imprese del settore dei trasporti si conformeranno alla misura controversa senza che tale settore venga ristrutturato.

61 Orbene, alcuni degli elementi addotti dalla Romania ostano alla realizzazione di tale ipotesi, che il Parlamento e il Consiglio considerano del resto meramente teorica. In particolare, per dimostrare il danno di ordine economico e sociale da esso fatto valere, tale Stato membro sostiene che il settore del trasporto dovrà subire un'importante ristrutturazione in caso di applicazione della misura controversa.

62 Occorre inoltre rilevare che la valutazione del numero di veicoli impiegati in cicli di trasporto superiori a otto settimane, decisiva per il calcolo delle emissioni aggiuntive che possono derivare dall'applicazione della misura controversa, si basa sull'estrapolazione delle dichiarazioni raccolte nell'ambito di un sondaggio su un campione di trasportatori descritto nella seconda relazione come insufficiente alla luce delle dimensioni del mercato del trasporto su strada internazionale.

63 Ciò premesso, sebbene non sia escluso che l'applicazione della misura controversa possa aumentare le emissioni di alcuni gas, i documenti prodotti dalla Romania non permettono di valutare con precisione l'entità di tale aumento.

64 Riguardo al carattere grave e irreparabile che potrebbe avere detto aumento, va rilevato che, come sottolineato dal Parlamento e dal Consiglio, le emissioni di CO_2, NO_x e $PM_{2,5}$ sono oggetto di specifiche normative del diritto dell'Unione.

65 Così, il regolamento 2018/842 sancisce obblighi per ciascuno Stato membro in materia di limitazione delle emissioni di gas serra, tra i quali figura la CO_2, mentre la direttiva 2008/50 prevede obiettivi nazionali di riduzione dell'esposizione al $PM_{2,5}$ nonché valori limite di NO_x e PM $_{2,5}$.

66 Ne consegue che, anche basandosi sulle cifre più elevate dedotte dalla Romania, l'applicazione della misura controversa implicherebbe soltanto un moderato aumento delle emissioni di CO_2, NO_x e $PM_{2,5}$, la cui idoneità a porre in discussione, nel medio termine, la salvaguardia della qualità dell'aria e la lotta contro il riscaldamento climatico non è dimostrata (v., per analogia, ordinanza del presidente della Corte del 2 ottobre 2003, Commissione/Austria, C-320/03 R, EU:C:2003:543, punto 98).

67 Per il resto, i costi derivanti dall'aumento delle emissioni di NO_x e $PM_{2,5}$ menzionati dalla Romania, considerato il loro importo per l'intera Unione, non possono dimostrare la gravità del danno allegato dalla Romania.

68 Si deve pertanto constatare che le prove prodotte dalla Romania non bastano a dimostrare che gli effetti ambientali dell'applicazione della misura controversa sono atti a comportare, in maniera prevedibile, un danno grave e irreparabile.

69 Alla luce dell'insieme di quanto precede, risulta che la Romania non ha dimostrato che l'applicazione della misura controversa nel periodo compreso tra la firma della presente ordinanza e la pronuncia della sentenza conclusiva del procedimento nella causa C-547/20 sia atta a comportare, in maniera prevedibile con un sufficiente grado di probabilità, un danno grave e irreparabile e, pertanto, che la condizione relativa all'urgenza sia soddisfatta.

70 Tenuto conto del carattere cumulativo delle condizioni richieste per la concessione di provvedimenti provvisori, occorre, pertanto, respingere la domanda di provvedimenti provvisori, senza che sia necessario esaminare le condizioni relative al fumus boni iuris e alla ponderazione degli interessi.

71 Conformemente all'articolo 137 del regolamento di procedura, si provvederà sulle spese con la sentenza o con l'ordinanza che definirà la causa.

Per questi motivi, il vicepresidente della Corte così provvede:

1) La domanda di provvedimenti provvisori è respinta.

2) Le spese sono riservate.

Firme