RELAZIONE D'UDIENZA
presentata nella causa 420/85 *

I — Gli antefatti e il procedimento

1. La direttiva 75/130 del Consiglio, del 17 febbraio 1975, relativa all'adozione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia fra Stati membri (GU L 48, pag. 31) si inserisce nell'ambito della politica comune dei trasporti contemplata dagli artt. 74 e 75 del trattato, e mira a svincolare da ogni restrizione quantitativa i trasporti internazionali di merci su strada fra Stati membri che si avvalgono delle reti ferroviarie in modo da ridurre al minimo il percorso stradale. Ai termini del secondo punto del preambolo della direttiva, l'impiego della tecnica strada/ferrovia offre vantaggi sul piano economico; inoltre, essa ha lo scopo di snellire la circolazione stradale e si inserisce in un'azione di protezione dell'ambiente.

A tenore dell'art. 1, la direttiva si applica ai suddetti trasporti se il veicolo stradale o la parte dello stesso destinata ad alloggiare il carico sono trasportati per ferrovia dalla stazione adeguata di carico del veicolo più vicina al punto di carico della merce fino alla stazione adeguata di scarico del veicolo più vicina al punto di scarico della merce.

L'art. 2 della direttiva prescrive agli Stati membri di esonerare i trasporti di cui all'art. 1 da qualsiasi regime di contingentamento e di autorizzazione.

2. La direttiva 75/130 veniva modificata da ultimo dalla direttiva 82/603 del Consiglio, del 28 luglio 1982 (GU L 247, pag. 6) che introduceva, in sostanza, due innovazioni principali, e cioè:

a) l'estensione del regime di esonero dal contingentamento e dalle autorizzazioni per i trasporti combinati per via navigabile fra Stati membri e che comportano percorsi iniziali o terminali per strada che non superino un raggio di 50 Km in linea d'aria dal porto fluviale d'imbarco o di sbarco;

b) l'adozione di misure di riduzione o rimborso delle tasse di circolazione per i veicoli impiegati in tutti i trasporti combinati. Di conseguenza, a norma dell'art. 1, n. 6, della direttiva 82/603, veniva inserita la seguente disposizione, come art. 8, nella predetta direttiva 75/130:

« 1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché a decorrere dal 1° gennaio 1985 le tasse (...) applicabili ai veicoli stradali (autocarri, trattori, rimorchi o semirimorchi), sempreché utilizzati in trasporto combinato, siano ridotte o rimborsate forfettariamente o in proporzione ai percorsi che i veicoli effettuano per ferrovia, entro i limiti, alle condizioni e secondo le modalità da essi fissate, previa consultazione della Commissione.

Lo Stato di immatricolazione dei veicoli concede le riduzioni o i rimborsi di cui al primo comma sulla base dei percorsi per ferrovia effettuati all'interno del medesimo.

* Lingua processuale: l'italiano.

Tuttavia gli Stati membri possono accordare tali riduzioni o rimborsi tenendo conto dei percorsi per ferrovia effettuati parzialmente o interamente al di fuori dello Stato membro di immatricolazione dei veicoli ».

Infine l'art. 2 della direttiva 82/603 dispone:

« Gli Stati membri adottano le misure per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° aprile 1983. Essi ne informano la Commissione ».

3. Con lettera 30 gennaio 1984 inviata al governo italiano la Commissione faceva presente che non le era pervenuta nessuna comunicazione sui provvedimenti di recepimento della direttiva 82/603 e che, di conseguenza, essa riteneva che la Repubblica italiana fosse venuta meno agli obblighi impostile dalla direttiva. Di conseguenza, conformemente all'art. 169 del trattato, la Commissione invitava il governo italiano a comunicarle, entro due mesi, le sue osservazioni in proposito.

4. In mancanza di una risposta da parte delle autorità italiane, il 20 febbraio 1985 la Commissione emetteva il parere motivato contemplato dall'art. 169, 1° comma, del trattato, in cui concludeva di dover considerare che le necessarie disposizioni non erano state adottate e che, in ogni caso, non era stato rispettato l'obbligo di informazione. Infine, la Commissione invitava la Repubblica italiana ad adottare i provvedimenti necessari per conformarsi al parere motivato entro due mesi.

5. Non avendo le autorità italiane risposto al parere motivato, la Commissione, con atto introduttivo registrato nella cancelleria della Corte il 13 dicembre 1985, ha proposto il presente ricorso.

6. Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Tuttavia la Corte ha invitato la Commissione a precisare se essa contesta le informazioni del governo italiano circa il fatto che le ferrovie italiane non sono ancora attrezzate per caricare le motrici sui treni.

II — Le conclusioni delle parti

1. La *Commissione* conclude che la Corte voglia:

— dichiarare che, omettendo di adottare, nel termine prescritto, le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva 82/603 del Consiglio, del 28 luglio 1982, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi impostile dal trattato CEE;

— in subordine, dichiarare che, omettendo di informare la Commissione dei provvedimenti adottati per conformarsi alla direttiva 82/603 del Consiglio, del 28 luglio 1982, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi impostile dal trattato CEE;

— condannare la Repubblica italiana alle spese.

2. Il *Governo italiano* conclude che la Corte voglia:

— respingere il ricorso o dichiarare che è cessata la materia del contendere;

— condannare la Commissione alle spese.

III — I mezzi e gli argomenti delle parti

1. Nel ricorso, la *Commissione* ricorda che, a norma dell'art. 189 del trattato, gli Stati

membri sono tenuti a conformarsi alle direttive comunitarie rispettando i termini contemplati a questo scopo dalle direttive stesse. Orbene, in base alle informazioni di cui dispone, la Commissione ritiene che nessuna disposizione sia stata adottata dalla Repubblica italiana per conformarsi alla direttiva 82/603.

2. Nel controricorso, il *Governo italiano* sostiene che la Repubblica italiana non era interessata dalle innovazioni adottate con la direttiva 82/603 e che non era quindi tenuta ad attuarla.

Infatti, per quanto attiene all'estensione del regime di esonero dal contingentamento e dalle autorizzazioni per i trasporti combinati per via navigabile, non è necessario dare attuazione alla direttiva in Italia perché non esiste attualmente, fra l'Italia e gli altri Stati membri, un sistema di vie navigabili fluviali o lacustri. Inoltre, quanto alle misure di riduzione o di rimborso delle tasse di circolazione per i veicoli impiegati in tutti i trasporti combinati, contemplate dall'art. 1, n. 6, della direttiva 82/603, neanche questa innovazione comporta l'obbligo di modificare la normativa italiana, in quanto detti veicoli risultano già detassati a norma dell'art. 5 del decreto legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge 28 febbraio 1983, n. 53, salvo il caso in cui anche la motrice, e non solo il rimorchio, sia caricata sul treno, c. d. sistema della « rollende Landstraße », che è utilizzato solo in modo molto marginale dai vettori italiani. Orbene, per questo motivo, la mancata applicazione dei rimborsi a questi mezzi di trasporto non può costituire un'inosservanza della direttiva comunitaria.

Infine, il governo italiano sottolinea che tali considerazioni sono state esposte più volte dai rappresentanti dell'amministrazione italiana nel corso delle varie riunioni sia della Commissione sia del « gruppo questioni trasporti ».

3. Nella replica, la Commissione ammette la plausibilità dell'argomentazione del governo italiano sulla mancanza di vie navigabili che attraversano le frontiere. Tuttavia, essa domanda che sia dichiarata la mancata osservanza dell'obbligo di informazione di cui all'art. 2 della direttiva 82/603.

Quanto al caso particolare del carico della motrice sul vagone ferroviario (« rollende Landstraße »), la Commissione sottolinea che il fatto che questo traffico sia svolto in modo marginale dai vettori italiani non è, evidentemente, un motivo sufficiente ad escludere l'applicazione della direttiva. Lo è tanto meno in quanto la riduzione fiscale avrebbe proprio l'effetto di incentivare l'impiego di quella tecnica.

4. Infine, nella controreplica, il *Governo italiano* fa presente che, anche nei casi del tutto marginali in cui il sistema della « rollende Landstraße » è impiegato dai vettori italiani, la tratta di ferrovia utilizzata non riguarda il territorio italiano, perché le ferrovie italiane non sono ancora attrezzate per un siffatto servizio. Infatti, l'altezza di alcune gallerie e la mancanza di alcune strutture impediscono il carico delle motrici sui treni. Orbene, poiché l'art. 1, n. 6, della direttiva 82/603 impone allo Stato di immatricolazione dei veicoli riduzioni o rimborsi di tasse solo per i percorsi per ferrovia effettuati all'interno del medesimo, salva la mera facoltà di concedere riduzioni o rimborsi per i percorsi ferroviari effettuati fuori del

territorio, è evidente che non vi è alcuna ragione di dettare complesse ed ipotetiche norme di attuazione di una direttiva, destinate a rimanere del tutto inapplicabili. Il giorno in cui la situazione di fatto renderà possibile anche in Italia l'utilizzazione della cosiddetta « rollende Landstraße », saranno emanate, d'intesa con la Commissione, le disposizioni interne, necessarie secondo la direttiva.

IV — La risposta al quesito della Corte

La Commissione precisa che in effetti essa contesta le informazioni del governo italiano circa il fatto che le ferrovie italiane non sono ancora attrezzate per caricare le motrici sui treni. Dalle informazioni fornite dalla rappresentanza permanente d'Italia presso le Comunità, in due note inviate alla Commissione l'11 marzo e il 1° luglio 1985, emerge che tre stazioni italiane sono attrezzate per il sistema della « rollende Landstraße », e cioè Milano Greco Pirelli, Ala di Trento e Verona. Secondo le stesse informazioni, esistono due collegamenti ferroviari utilizzati con questa tecnica, uno tra Milano e Friburgo in Bisgovia (sei volte alla settimana), l'altro tra Ala e Monaco di Baviera (cinque volte alla settimana).

O. Due
giudice relatore