Raccolta della giurisprudenza

ORDINANZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

21 giugno 2016*

«Rinvio pregiudiziale — Articolo 99 del regolamento di procedura della Corte — Articolo 101 TFUE — Autotrasporto — Prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi che non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio — Concorrenza — Determinazione dei costi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti»

Nella causa C-121/16,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunale di Cagliari (Italia), con ordinanza del 28 ottobre 2015, pervenuta in cancelleria il 29 febbraio 2016, nel procedimento

Salumificio Murru SpA

contro

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da D. Šváby (relatore), presidente di sezione, J. Malenovský e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di statuire con ordinanza motivata, ai sensi dell'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte,

ha emesso la seguente

Ordinanza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Salumificio Murru SpA e la Autotrasporti di Marongiu Remigio in merito al pagamento di una somma corrispondente alla differenza tra l'importo effettivamente corrisposto a titolo di diverse operazioni di trasporto e l'importo dovuto conformemente a una normativa nazionale che determina il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi.

* Lingua processuale: l'italiano.

Contesto normativo

3 La legge n. 32, del 1º marzo 2005, di delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (GURI n. 57, del 10 marzo 2005, pag. 5), mira, in particolare, a introdurre una liberalizzazione regolata e a sostituire il precedente sistema di tariffe obbligatorie a forcella con un sistema fondato sulla libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci.

4 Nell'ambito della delega prevista dalla legge n. 32, del 1º marzo 2005, il governo italiano ha emanato vari decreti legislativi, tra i quali il decreto legislativo n. 284, del 21 novembre 2005 (supplemento ordinario alla GURI n. 6, del 9 gennaio 2006), istitutivo della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, con compiti di consulenza, e, quale organo della Consulta, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto (in prosieguo: l'«Osservatorio»), composto da dieci membri scelti dal presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, che esercita, in particolare, funzioni di monitoraggio sul rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale e provvede all'aggiornamento degli usi e consuetudini applicabili ai contratti verbali di autotrasporto delle merci.

5 Successivamente, l'articolo 83 bis del decreto legge n. 112, del 25 giugno 2008 (in prosieguo: il «decreto legge n. 112/2008») ha ridotto la portata della liberalizzazione delle tariffe introdotta con il decreto legislativo n. 286, del 21 novembre 2005, prevedendo, per quanto riguarda i contratti verbali, che il corrispettivo dovuto dal committente non possa essere inferiore ai costi minimi d'esercizio la cui determinazione è demandata all'Osservatorio e che includono il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli, determinato mensilmente, e la quota, espressa in percentuale, dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi rappresentata dai costi del carburante, determinata semestralmente.

6 Il comma 10 dell'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008, prevedeva che «[f]ino a quando non saranno disponibili le determinazioni di cui ai commi 1 e 2 [che regolavano l'attività dell'Osservatorio], il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti elabora, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli e alla percorrenza chilometrica, gli indici sul costo del carburante per chilometro e sulle relative quote di incidenza sulla base dei dati in suo possesso e delle rilevazioni mensili del Ministero dello Sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, sentite le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza».

7 Ai sensi del comma 11 di tale articolo 83 bis, «[l]e disposizioni dei commi 3 e l0 del presente articolo trovano applicazione con riferimento alle variazioni intervenute nel costo del gasolio a decorrere dal 1º gennaio 2009 o dall'ultimo adeguamento effettuato a partire da tale data».

8 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha quindi provveduto, sin dal mese di giugno 2009, a pubblicare mensilmente i dati relativi ai costi medi del carburante, sino alla pubblicazione, in data 2 novembre 2011, delle tabelle formate dall'Osservatorio, costituito nel luglio 2010.

9 L'articolo 1, comma 248, della legge n. 190/2014, entrata in vigore il 1º gennaio 2015, ha riformulato l'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008, di modo che l'individuazione del corrispettivo è ormai rimessa all'autonomia negoziale delle parti. Quest'ultimo articolo, come modificato dalla legge n. 190/2014, non è tuttavia applicabile ratione temporis al procedimento principale.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

10 Alla Salumificio Murru è stato ingiunto il pagamento di EUR 37 136,27, oltre agli interessi moratori, nonché il pagamento delle spese e degli onorari, a favore della Autotrasporti di Marongiu Remigio, a saldo del prezzo relativo a trasporti effettuati da quest'ultima in forza di un accordo verbale concluso con la prima, corrispondente, in particolare, alla differenza tra quanto corrisposto e quanto spettante ai sensi dell'articolo 83 bis, commi da 6 a 9, del decreto legge n. 112/2008.

11 La Salumificio Murru ha proposto opposizione avverso tale ingiunzione, eccependo in particolare l'illegittimità costituzionale di tale norma e la sua contrarietà al diritto dell'Unione. La Autotrasporti di Marongiu Remigio ha domandato il rigetto dell'opposizione.

12 In tale contesto, il giudice del rinvio rileva che, con la sentenza del 4 settembre 2014, API e a. (da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147), la Corte ha statuito che l'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati.

13 Esso precisa tuttavia che, in occasione di tale sentenza, la Corte ha valutato una situazione diversa da quella di cui si deve occupare ora.

14 Secondo il giudice del rinvio, in tale causa si trattava dei costi minimi d'esercizio determinati dall'Osservatorio, un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati, mentre nel procedimento principale si tratta dei costi minimi determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Esso ritiene pertanto che gli insegnamenti che si possono trarre dalla sentenza del 4 settembre 2014, API e a. (da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147) non possano essere trasposti alla normativa di cui al procedimento principale.

15 Alla luce dei rilievi di cui ai punti da 50 a 57 della sentenza del 4 settembre 2014, API e a. (da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147), il giudice del rinvio si chiede tuttavia se una normativa siffatta non sia contraria all'obbligo imposto agli Stati membri di non adottare o non mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei a pregiudicare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese.

16 Alla luce dei suesposti rilievi, il Tribunale di Cagliari ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) se l'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, debba essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella prevista dal comma 10 dell'[articolo] 83 bis, [del decreto legge n.] 112/2008, nella parte in cui il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non venga demandat[o] alla libera determinazione dei contraenti;

2) se in considerazione della natura di autorità pubblica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regole della concorrenza nel mercato interno possano essere ristrette dalla normativa nazionale al fine di perseguire l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale».

Sulle questioni pregiudiziali

17 Ai sensi dell'articolo 99 del regolamento di procedura, quando una questione pregiudiziale è identica a una questione sulla quale la Corte ha già statuito, quando la risposta a tale questione può essere chiaramente desunta dalla giurisprudenza o quando la risposta alla questione pregiudiziale non dà adito a nessun ragionevole dubbio, la Corte, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata.

18 La citata disposizione deve essere applicata nell'ambito del presente rinvio pregiudiziale.

19 Con le sue domande, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, debba essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale.

20 Come risulta da una costante giurisprudenza della Corte, se è pur vero che l'articolo 101 TFUE riguarda esclusivamente la condotta delle imprese e non disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, resta il fatto che tale articolo, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, che instaura un dovere di collaborazione tra l'Unione europea e gli Stati membri, obbliga questi ultimi a non adottare o a non mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese (sentenza del 4 settembre 2014, API e a., da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, punto 28, nonché giurisprudenza ivi citata).

21 Si ha violazione dell'articolo 101 TFUE, in combinazione con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, qualora uno Stato membro vuoi imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'articolo 101 TFUE o rafforzi gli effetti di tali accordi, vuoi revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica (sentenza del 4 settembre 2014, API e a., da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, punto 29, nonché giurisprudenza ivi citata).

22 Nel caso di specie, è pacifico che i costi minimi di cui all'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008 sono determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stesso, sentite le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza.

23 Tenuto conto di tali modalità di determinazione dei costi, appare evidente che lo Stato membro non ha in alcun modo revocato alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica.

24 Una siffatta conclusione non è rimessa in discussione dal fatto che i costi minimi di cui all'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008 sono determinati dopo aver sentito le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2014, API e a., da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, punto 30, nonché giurisprudenza ivi citata).

25 Per gli stessi motivi attinenti alle modalità di determinazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei costi minimi di cui all'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008, non si può ritenere che una normativa come quella di cui al procedimento principale consenta di concludere nel senso dell'esistenza di un'intesa tra le imprese ai sensi dell'articolo 101 TFUE, che i pubblici poteri avrebbero imposto o favorito o di cui avrebbero rafforzato gli effetti.

26 In tal senso, la situazione di cui al procedimento principale si differenzia da quella esaminata nella causa che ha dato origine alla sentenza del 4 settembre 2014, API e a. (da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147), al cui punto 41 la Corte ha ritenuto che l'Osservatorio sia da considerarsi un'associazione di imprese ai sensi dell'articolo 101 TFUE quando adotta decisioni che determinano i costi minimi d'esercizio per l'autotrasporto.

27 Non vi è pertanto ragione, nella fattispecie, di verificare se una normativa come quella di cui al procedimento principale imponga restrizioni della concorrenza effettivamente necessarie al conseguimento di obiettivi legittimi.

28 Alla luce dell'insieme delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale.

Sulle spese

29 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale.

Firme