SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

10 maggio 2001 *

Nella causa C-444/99,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dalle sig.re M. Wolfcarius e S. Dragone, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Repubblica italiana, rappresentata da sig. U. Leanza, in qualità di agente, assistito dal sig. O. Fiumara, avvocato dello Stato, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

* Lingua processuale: l'italiano.

avente ad oggetto la domanda diretta a far dichiarare che, mantenendo in vigore un regime di autorizzazione e di contingentamento dei trasporti combinati tra Stati membri, nonostante avesse trasformato le autorizzazioni speciali in autorizzazioni generali, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi della direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368, pag. 38), in particolare del suo art. 2,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai sigg. M. Wathelet, presidente di sezione, P. Jann (relatore) e L. Sevón, giudici,

avvocato generale: L.A. Geelhoed
cancelliere: R. Grass

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 22 febbraio 2001,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo pervenuto in cancelleria il 22 novembre 1999, la Commissione delle Comunità europee ha proposto alla Corte, ai sensi dell'art. 226 CE, un ricorso diretto a far dichiarare che, mantenendo in vigore un regime di autorizzazione e di contingentamento dei trasporti combinati tra Stati membri, nonostante avesse trasformato le autorizzazioni speciali in autorizzazioni generali, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi della direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368, pag. 38; in prosieguo: la «direttiva»), in particolare del suo art. 2.

La direttiva

2 Secondo il suo quinto 'considerando', la direttiva, che si applica a talune operazioni di trasporto combinato definite nell'art. 1, ha lo scopo di promuovere un più ampio ricorso ai trasporti combinati sopprimendo ogni restrizione quantitativa e gli svariati vincoli di ordine amministrativo tuttora in vigore nel settore dei trasporti su strada.

3 L'art. 2 della direttiva dispone:

«Entro il 1° luglio 1993 ciascuno Stato membro esonera da qualsiasi regime di contingentamento e di autorizzazione i trasporti combinati di cui all'articolo 1».

La normativa nazionale

4 Il decreto ministeriale 27 febbraio 1992 (GURI n. 50 del 29 febbraio 1992, pag. 17) ha soppresso le restrizioni relative alle autorizzazioni speciali per il trasporto di merci per conto terzi fino ad allora in vigore in Italia, trasformandole in autorizzazioni generali senza restrizioni né limiti.

5 Il decreto ministeriale 27 giugno 1992 (GURI n. 163 del 13 luglio 1992, pag. 12) fissa le modalità di rilascio di tali autorizzazioni generali. L'art. 1 dispone che il numero delle autorizzazioni rilasciate per il trasporto di merci per conto terzi è fissato annualmente in un numero che non può superare il triplo delle autorizzazioni per il trasporto di merci per conto terzi restituite nell'anno precedente. L'art. 4, secondo comma, del medesimo decreto prevede che, all'interno di ciascuna categoria, le domande di autorizzazione sono classificate in funzione di un criterio di preferenza determinato dal numero di autorizzazioni di cui le imprese sono già titolari.

6 Il decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 85 (GURI n. 83 del 9 aprile 1998, pag. 42), adottato sulla base dell'autorizzazione conferita dalla legge 23 dicembre 1997, n. 454, relativa alla ristrutturazione del trasporto stradale e allo sviluppo del trasporto combinato (GURI n. 303 del 31 dicembre 1997, pag. 4), dispone che, a partire dal 1° gennaio 2001, tutte le imprese iscritte nel registro degli

autotrasportatori saranno autorizzate ad esercitare l'attività di trasporto su strada per conto terzi. Questo stesso decreto prevede, nel corso del periodo di transizione, un aumento delle capacità di trasporto che può arrivare fino al doppio del volume di trasporto in precedenza autorizzato.

La fase precontenziosa

7 Considerando che la direttiva non era stata trasposta in modo completo nel diritto italiano entro il termine prescritto, la Commissione ha promosso il procedimento per inadempimento. Dopo aver intimato alla Repubblica italiana di presentare le proprie osservazioni, il 24 luglio 1998 la Commissione ha emesso un parere motivato con il quale invitava il detto Stato membro ad adottare le misure necessarie per conformarvisi entro due mesi a partire dalla notifica. Poiché la Repubblica italiana non ha dato seguito a tale parere, la Commissione ha proposto il presente ricorso.

Nel merito

8 Nel ricorso la Commissione sostiene che le misure adottate per assicurare la trasposizione nell'ordinamento giuridico italiano della direttiva non conseguono l'obiettivo da essa perseguito. Mentre la detta direttiva ha come scopo quello di istituire, nel settore dei trasporti combinati, un regime senza autorizzazione né contingentamento, le autorità italiane hanno tuttavia mantenuto, in questo settore, un regime sia di autorizzazione sia di contingentamento, applicato successivamente al 1° luglio 1993, data di scadenza del termine impartito per la trasposizione della direttiva.

9 Il governo italiano riconosce che il regime di autorizzazione generale istituito dai decreti ministeriali 27 febbraio e 27 giugno 1992 è in contrasto con la direttiva. Tuttavia sostiene che il decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 85, ha istituito, a

partire dal 1° gennaio 2001, un sistema conforme alla direttiva. Secondo il detto governo, il breve periodo intermedio di progressiva attuazione del processo di liberalizzazione che si sarebbe reso necessario prevedere non avrebbe comportato alcun inconveniente per gli operatori.

10 Basta a questo proposito ricordare che la direttiva non prevede assolutamente la possibilità per gli Stati membri di predisporre un periodo transitorio in vista dell'attuazione progressiva del processo di liberalizzazione nel settore dei trasporti su strada.

11 Ne consegue che, per le ragioni esposte dall'avvocato generale nel paragrafo 5 delle sue conclusioni circa la data alla quale deve essere valutata l'esistenza di un inadempimento, il ricorso deve considerarsi fondato.

12 Si deve pertanto dichiarare che, mantenendo in vigore un regime di autorizzazione e di contingentamento dei trasporti combinati tra gli Stati membri, nonostante avesse trasformato le autorizzazioni speciali in autorizzazioni generali, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi dell'art. 2 della direttiva.

Sulle spese

13 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, la Repubblica italiana, che è risultata soccombente, va condannata alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Prima Sezione)

dichiara e statuisce:

1) **Mantenendo in vigore un regime di autorizzazione e di contingentamento dei trasporti combinati tra Stati membri, nonostante avesse trasformato le autorizzazioni speciali in autorizzazioni generali, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi dell'art. 2 della direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri.**

2) **La Repubblica italiana è condannata alle spese.**

Wathelet Jann Sevón

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 10 maggio 2001.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Prima Sezione

M. Wathelet