

**SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)**  
**1° ottobre 1998 \***

Nel procedimento C-38/97,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dal Giudice di pace di Genova nella causa dinanzi ad esso pendente tra

**Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C.**

e

**Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl,**

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85 e 86 del Trattato CE, nonché delle nozioni di «interesse generale» e di «accordo collettivo»,

**LA CORTE (Seconda Sezione),**

composta dai signori R. Schintgen (relatore), presidente di sezione, G. F. Mancini e G. Hirsch, giudici,

\* Lingua processuale: l'italiano.

avvocato generale: S. Alber  
cancelliere: signora L. Hewlett, amministratore

viste le osservazioni scritte presentate:

- per la Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C. , dall'avv. A. Rocca, del foro di Genova;
- per la Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl, dagli avv. ti G. Conte e G. Giacomini, del foro di Genova;
- per il governo italiano, dal professor Umberto Leanza, capo del servizio del contenzioso diplomatico del Ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, assistito dal signor Danilo Del Gaizo, avvocato dello Stato;
- per il governo francese, dalle signore R. Loosli-Surrans, chargé de mission presso la direzione «Affari giuridici» del Ministero degli Affari esteri, e K. Rispal-Bellanger, vicedirettore presso la stessa direzione, in qualità di agenti;
- per la Commissione delle Comunità europee, dal signor G. Marengo, consigliere giuridico principale, e dalla signora L. Pignataro, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C. , della Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl, del governo italiano, del governo francese e della Commissione all'udienza del 15 gennaio 1998,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 5 marzo 1998,

ha pronunciato la seguente

### Sentenza

- 1 Con ordinanza 30 dicembre 1996, pervenuta in cancelleria il 27 gennaio 1997, il Giudice di pace di Genova ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE, sei questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85 e 86 del Trattato CE, questioni dirette a consentirgli di statuire sulla compatibilità con il diritto comunitario della normativa italiana relativa alla determinazione delle tariffe dei trasporti di merci su strada.
- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia tra la Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C. (in prosieguo: la «Librandi») e la Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl (in prosieguo: la «Cuttica») per ottenere il pagamento del saldo del prezzo di trasporti stradali effettuati per conto di quest'ultima.

### Contesto normativo

- 3 In Italia il settore dei trasporti di merci su strada è disciplinato dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, che reca istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose ed istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (GURI n. 200 del 31 luglio 1974; in prosieguo: la «legge italiana»). Tale legge è stata modificata ed integrata più volte.

4 La legge italiana ha istituito un albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi (in prosieguo: l'«albo»), la cui tenuta è demandata ad un comitato centrale. A norma dell'art. 3 della legge, tale comitato era originariamente composto:

«a) da un consigliere di Stato con la funzione di presidente;

b) da quattro rappresentanti del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile; da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, delle Partecipazioni statali, del Commercio estero, dell'Agricoltura e Foreste, dell'Interno, dei Lavori pubblici, delle Finanze e del Tesoro;

c) da quattro rappresentanti delle regioni (...);

d) da dodici rappresentanti delle associazioni nazionali più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, nonché delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale (...).

5 Il decreto ministeriale 2 febbraio 1994 (GURI n. 34 dell'11 febbraio 1994) ha elevato da dodici a diciassette il numero dei rappresentanti delle associazioni nazionali di categoria degli autotrasportatori di merci in seno al comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori (in prosieguo: il «comitato centrale»).

6 I componenti del comitato centrale sono nominati con decreto del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione civile. Le nomine avvengono su designazione:

«— del presidente del Consiglio di Stato per il componente di cui alla lettera a);

- dei rispettivi ministri per i componenti di cui alla lettera b);
- delle rispettive associazioni nazionali per i componenti di cui alla lettera d)».

7 A norma degli artt. 1, terzo comma, 26 e 41 della legge italiana, l'attività di trasporto su strada di merci per conto terzi è subordinata alla registrazione nell'albo e al possesso di un'autorizzazione amministrativa.

8 Tale legge istituisce, agli artt. 50 e seguenti, un sistema di tariffe obbligatorie a forcella che precisa il limite massimo e minimo delle forcelle.

9 L'art. 52 della legge italiana recita:

«Ciascuna tariffa è calcolata su un prezzo di base situato al centro della forcella. Il prezzo di base è determinato tenendo conto del costo medio delle corrispondenti prestazioni di trasporto, comprese le spese commerciali, calcolato per imprese ben gestite e che godono di normali condizioni di impiego della loro capacità di trasporto, nonché della situazione di mercato, e in modo da permettere alle imprese di trasporto di conseguire un'equa remunerazione».

10 Secondo l'art. 53 della legge italiana, le tariffe dei trasporti e le rispettive condizioni particolari di applicazione nonché le relative successive modifiche sono proposte dal comitato centrale al Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione civile. Questi, sentite le regioni nonché le rappresentanze confederali nazionali dei settori economici direttamente interessati, approva le tariffe, le condizioni e le relative modifiche, rendendole esecutive con decreto.

- 11 Qualora il ministro non accolga le proposte, le rinvia dinanzi al comitato centrale che deve elaborare nuove proposte o controproposte. Se il ministro non ritiene soddisfacenti dette nuove proposte o controproposte ha facoltà di modificare quelle presentate inizialmente e di renderle esecutive mediante decreto.
- 12 L'inosservanza da parte degli operatori economici delle tariffe stabilite è passibile di sanzioni amministrative e, in caso di recidiva, di provvedimenti disciplinari.
- 13 I criteri per il calcolo delle tariffe a forcella sono stati definiti in particolare nel decreto del Presidente della Repubblica italiana 9 gennaio 1978, n. 56 (GURI n. 77 del 18 marzo 1978).
- 14 Il decreto ministeriale 18 novembre 1982 (Supplemento alla GURI n. 342 del 14 dicembre 1982), che ha operato la prima fissazione delle tariffe a forcella, ha autorizzato talune deroghe alla tariffa obbligatoria. L'art. 13 di detto decreto stabilisce infatti che:
- «contratti particolari a condizioni diverse (...) possono essere stipulati solo in applicazione di accordi economici collettivi conclusi fra le associazioni più rappresentative dei vettori presenti nel comitato centrale dell'albo e dell'utenza (...)».
- 15 Successivamente, il decreto legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi (GURI n. 73 del 29 marzo 1993), convertito, con modificazioni, nella legge 27 maggio 1993, n. 162 (GURI n. 123 del 28 maggio 1993), ha posto il divieto, all'art. 3, di stipulare contratti che deroghino alle tariffe stabilite dalla legge o/e dagli accordi collettivi previsti dal decreto ministeriale 18 novembre 1982.

- 16 Le tariffe a forcella sono state modificate più volte da decreti ministeriali. All'epoca dei fatti del procedimento a quo, le tariffe in vigore erano quelle risultanti dagli adattamenti apportati dai decreti ministeriali 24 marzo 1995 (GURI n. 74 del 29 marzo 1995) e 26 giugno 1995 (GURI n. 151 del 30 giugno 1995).

### La controversia a qua

- 17 La Librandi era stata incaricata dalla Cuttica di effettuare alcuni trasporti di contenitori. Dopo l'esecuzione dei trasporti, la Cuttica ha versato alla Librandi una somma inferiore a quella risultante dai decreti ministeriali italiani 24 marzo e 26 giugno 1995, che fissano le tariffe obbligatorie per gli autotrasporti di merci per conto terzi.
- 18 Con atto di citazione 18 giugno 1996 la Librandi ha domandato di conseguenza al Giudice di pace di Genova di condannare la Cuttica al pagamento della differenza tra la somma versata e la somma dovuta conformemente alla tariffa obbligatoria secondo i citati decreti ministeriali.
- 19 La Cuttica si è opposta a tale domanda, adducendo che l'art. 3 del decreto legge 29 marzo 1993, n. 82, in quanto estende a diversi settori il regime tariffario previsto per il trasporto di merci su strada, sarebbe incompatibile con i principi enunciati dalla Corte nella sentenza 19 maggio 1993, causa C-320/91, Corbeau (Racc. pag. I-2533), e che le tariffe fissate nei decreti ministeriali 24 marzo e 26 giugno 1995 in seguito all'aumento del numero dei rappresentanti delle associazioni nazionali degli autotrasportatori di merci in seno al comitato centrale dell'albo sarebbero contrarie ai principi stabiliti dalla Corte nella sentenza 5 ottobre 1995, causa C-96/94, Centro Servizi Spediporto (Racc. pag. I-2883).

- 20 Il giudice a quo si domanda se, alla luce della citata sentenza Centro Servizi Spediporto, i decreti ministeriali 24 marzo e 26 giugno 1995, che fissano le tariffe obbligatorie applicabili alle prestazioni di trasporto di cui si tratta, non debbano essere dichiarati inapplicabili per essere stati adottati sulla base di una normativa incompatibile con le regole comunitarie di concorrenza.
- 21 Il giudice nazionale ritiene, in particolare, che nella citata sentenza Centro Servizi Spediporto la Corte non si sia pronunciata sulla compatibilità con il diritto comunitario dell'estensione del regime tariffario obbligatorio a tutti i contratti nei quali venga dedotta una prestazione di trasporto e che occorra esaminare se l'art. 3 del decreto legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito in legge n. 162/93, non possa ingenerare un'ingiustificata disparità di trattamento.
- 22 Il giudice a quo sottolinea inoltre che, successivamente alla citata sentenza Centro Servizi Spediporto, il governo italiano ha aumentato il numero dei rappresentanti degli autotrasportatori in seno al comitato centrale dell'albo. A seguito di ciò, l'organismo proponente non sarebbe più rappresentativo dei pubblici poteri, bensì dell'interesse delle imprese e delle associazioni d'impresa nel settore degli autotrasporti. Ciò considerato, sarebbe necessario precisare ulteriormente la nozione di «interesse pubblico» utilizzata dalla Corte nella sentenza Centro Servizi Spediporto.
- 23 Infine, il giudice a quo si chiede se ci si trovi dinanzi a un accordo collettivo consentito dal diritto comunitario, ugualmente vincolante per le parti che non sono membri delle associazioni che lo hanno sottoscritto, o piuttosto dinanzi a un'intesa sulle tariffe vietata ai sensi dell'art. 85 del Trattato.



24 Di conseguenza, il Giudice di pace di Genova ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se gli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85 e 86 del Trattato, così come interpretati dalla Corte di giustizia nella sentenza 5 ottobre 1995 nella causa C-96/94 siano compatibili con una normativa nazionale la quale preveda che le tariffe obbligatorie dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dalla pubblica autorità sulla base della proposta di un Comitato composto da una maggioranza di operatori economici interessati (decreto ministeriale 2 febbraio 1994).
- 2) Se, in caso di risposta affermativa al quesito che precede, gli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85 e 86 del Trattato siano compatibili con una normativa nazionale (art. 3 del decreto legge 82/93 convertito in legge 162/93) che estende le tariffe obbligatorie in materia di contratti per servizi di autotrasporto ad altri tipi di contratti riferibili a differenti servizi quali, in particolare, l'appalto e/o il noleggio.
- 3) Se la nozione di “interesse generale” richiamata dalla Corte di giustizia nelle sentenze Reiff e Delta sia o non sia corrispondente alla nozione di “interesse pubblico” indicata dalla Corte, in analoga situazione di diritto, nella sentenza Centro Servizi Spediporto.
- 4) Se tale nozione (“interesse generale” e/o “pubblico interesse”) sia nozione definita dall’ordinamento comunitario o demandata alla competenza dei singoli Stati membri.
- 5) Se, in particolare, possa rientrare in tale nozione una situazione nazionale quale quella delineata nella causa principale in cui:
  - a) la proposta tariffaria viene elaborata sulla base di criteri, qualificati di interesse pubblico dal legislatore nazionale, definiti in astratto dalla legge n. 298/74 e precisati dal D. P. R. 56/78 ma che, in concreto, fanno riferi-

mento alle caratteristiche di un'“impresa tipo” individuata dalla normativa del 1978 (artt. 3 e 4) non più corrispondente alla realtà del mercato in questione;

b) tenuto, altresì, conto del fatto che i poteri (mai esercitati) della pubblica autorità di rinvio della proposta formulata dal Comitato e di adozione autoritativa delle tariffe, ove la nuova proposta del Comitato stesso non sia ritenuta soddisfacente, sono rigidamente vincolati ad un mero esame della conformità di detta proposta ai criteri demandati dal legislatore del 1974 (art. 53 della legge n. 298/74) ad una normativa secondaria, di esecuzione, emanata nel 1978 (D. P. R. 56/78) e non più aggiornata;

c) parametrando in tal modo la tariffa obbligatoria e, ciò che più rileva, l'esame della sua legittimità da parte della pubblica autorità al controllo sulla corrispondenza della proposta tariffaria formulata dal Comitato ai dati economici e tecnici di un'“impresa tipo” che non rappresenta il mercato in questione;

d) ed ancora, assegnando in tale contesto alla pubblica autorità il compito di garantire che una tariffa così ricostruita permetta alle imprese di trasporto di conseguire una remunerazione definita “equa” (art. 52 della legge n. 298/74) ma basata su un dato normativo rigido e del tutto obsoleto che non può essere censurato dalla pubblica autorità benché ormai privo di riscontro nella realtà e quindi non corrispondente al costo effettivo del servizio reso dalle imprese di autotrasporto;

6) In via subordinata, chiarire quale sia una nozione di “accordo collettivo” che consenta al giudice remittente di escludere la sussistenza di un'intesa tariffaria vietata ai sensi dell'art. 85 del Trattato».

## Sulle due prime questioni

- 25 Con le due prime questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice a quo domanda sostanzialmente se gli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85, 86 e 90 del Trattato ostino a una normativa di uno Stato membro che preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dai pubblici poteri, sulla base di proposte di un comitato centrale composto in maggioranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e che estenda le tariffe obbligatorie applicabili in materia di contratti di trasporto di merci su strada ad altri tipi di contratti, relativi a servizi diversi, quali, in particolare, i contratti su gara d'appalto e i contratti di noleggio.
- 26 A questo proposito occorre ricordare, in primo luogo, che, secondo una costante giurisprudenza, si è in presenza di una violazione degli artt. 5 e 85 del Trattato quando uno Stato membro imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'art. 85, o rafforzi gli effetti di siffatti accordi, ovvero tolga alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni d'intervento in materia economica (v. sentenze 21 settembre 1988, causa 267/86, Van Eycke, Racc. pag. 4769, punto 16; 17 novembre 1993, causa C-185/91, Reiff, Racc. pag. II-5801, punto 14, e 9 giugno 1994, causa C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, Racc. pag. I-2517, punto 14).
- 27 Occorre ricordare, di seguito, che la Corte ha dichiarato che gli artt. 3, lett. g), 5 e 86 del Trattato possono applicarsi ad una normativa del tipo della legge italiana nella sola ipotesi in cui fosse provato che siffatta legge conferisce ad un'impresa una situazione di potenza economica grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva sul mercato di cui trattasi ed ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in ultima analisi, dei consumatori (sentenza 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffman-La Roche/Commissione, Racc. pag. 461, punto 38).

- 28 Occorre infine ricordare che nella citata sentenza Centro Servizi Spediporto la Corte era stata investita di una questione analoga rispetto alla normativa italiana in vigore all'epoca, la quale si distingueva in sostanza da quella applicabile nella causa a qua per il solo fatto che le associazioni nazionali di categoria dei trasportatori di merci su strada avevano dodici rappresentanti in seno al comitato centrale in luogo di diciassette.
- 29 Orbene, in quella sentenza la Corte ha dichiarato che gli artt. 3, lett. g), 5, 85, 86 e 90 nonché l'art. 30 del Trattato CE non ostano a che la normativa di uno Stato membro preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dalla pubblica autorità, sulla base di proposte di un comitato, se quest'ultimo è composto da una maggioranza di rappresentanti dei pubblici poteri, a fianco di una minoranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e deve rispettare nelle sue proposte determinati criteri di interesse pubblico e se, peraltro, i pubblici poteri non rinunciano alle loro prerogative tenendo conto, prima dell'approvazione delle proposte, dei rilievi di altri enti pubblici e privati, o addirittura fissando le tariffe d'ufficio.
- 30 Per concludere, in primo luogo, che, in un regime di fissazione delle tariffe dei trasporti di merci su strada come quello instaurato dalla legge italiana, le proposte deliberate in seno al comitato non potevano essere considerate alla stregua di intese tra operatori economici che i pubblici poteri hanno imposto o favorito o delle quali hanno rafforzato gli effetti, la Corte ha rilevato, ai punti da 22 a 24 della citata sentenza Centro Servizi Spediporto, che il comitato centrale era composto da una maggioranza di rappresentanti dei pubblici poteri e da una minoranza di rappresentanti delle associazioni degli operatori economici e che doveva osservare, allorquando adottava le sue proposte, un certo numero di criteri di interesse pubblico definiti nella legge.
- 31 Per dichiarare, in secondo luogo, che i pubblici poteri non avevano delegato le loro competenze in materia di fissazione delle tariffe ad operatori economici privati, la Corte ha constatato, ai punti da 26 a 28 della citata sentenza Centro Servizi Spediporto, che, secondo la legge italiana, il comitato centrale propone al ministro competente le tariffe di trasporto e le loro condizioni particolari di esecuzione. La

legge investe peraltro il ministro del potere di approvarle, di respingerle o di modificarle prima di renderle esecutive e prevede che il ministro, prima di approvare e di rendere esecutive le tariffe, consulti le regioni nonché i rappresentanti dei settori economici interessati e tenga conto delle direttive del comitato interministeriale dei prezzi.

32 Infine, per decidere che una normativa nazionale che prevede la determinazione delle tariffe dei trasporti di merci su strada da parte dei pubblici poteri non porti ad attribuire agli operatori economici una posizione dominante collettiva che sarebbe caratterizzata dall'assenza di rapporti concorrenziali tra loro, la Corte ha rilevato, ai punti 33 e 34 della citata sentenza Centro Servizi Spediporto, l'assenza di un legame sufficiente tra le imprese interessate ad adottare una stessa linea d'azione comune sul mercato.

33 Orbene, quanto sopra constatato non viene rimesso in questione dalla circostanza che, a seguito del decreto ministeriale 2 febbraio 1994, che ha elevato da dodici a diciassette il numero dei rappresentanti delle associazioni nazionali di categoria dei trasportatori di merci su strada in seno al comitato centrale, i rappresentanti degli operatori economici non sono più in minoranza in seno a detto comitato; che, secondo le informazioni fornite dal governo italiano, l'organo consultivo, che era il «comitato interministeriale dei prezzi», è stato sostituito da un organismo denominato «osservatorio italiano dei prezzi e delle tariffe» e che la legge italiana ha mantenuto l'estensione delle tariffe a diversi servizi, quali i contratti su gara d'appalto e i contratti di noleggio.

34 Da un lato, infatti, la modifica dei rapporti di maggioranza in seno al comitato centrale non consente di concludere nel senso dell'esistenza di un'intesa ai sensi dell'art. 85 del Trattato dal momento che, conformemente alla normativa nazionale in esame, il comitato centrale deve continuare a rispettare, nell'adottare le sue proposte, i criteri di pubblico interesse definiti dalla legge italiana.

- 35 Dall'altro, la modifica della legge italiana non comporta una delega da parte dei poteri pubblici delle loro competenze ad operatori economici privati, dal momento che la facoltà per il ministro competente di respingere o modificare le tariffe dei trasporti propostegli dal comitato centrale nonché il suo obbligo di consultare le regioni e i rappresentanti dei settori economici restano immutati.
- 36 Spetta tuttavia al giudice nazionale controllare, nell'ambito della sua competenza, che, nella pratica, le tariffe siano determinate nel rispetto dei criteri d'interesse pubblico definiti dalla legge e che i pubblici poteri non rinuncino alle proprie prerogative a vantaggio di operatori economici privati.
- 37 Occorre quindi risolvere le prime due questioni nel senso che gli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85, 86 e 90 del Trattato non ostano a una normativa di uno Stato membro che preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive ad opera dei pubblici poteri, sulla base di proposte di un comitato centrale, composto in maggioranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e che estenda le tariffe obbligatorie applicabili in materia di contratti di trasporto di merci su strada ad altri tipi di contratti, relativi a diversi servizi, quali, in particolare, i contratti su gara d'appalto e i contratti di noleggio, a condizione che le tariffe siano determinate nel rispetto dei criteri di interesse pubblico definiti dalla legge e che i pubblici poteri non rinuncino alle proprie prerogative a favore di operatori economici privati, ma tengano conto, prima dell'approvazione delle proposte, delle osservazioni di altri organismi pubblici e privati, o addirittura fissino le tariffe d'ufficio.

### Sulla terza questione

- 38 Con la terza questione, il giudice a quo domanda se la nozione di interesse generale cui la Corte ha fatto riferimento nelle citate sentenze Reiff e Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft corrisponda alla nozione di interesse pubblico di cui fa menzione la citata sentenza Centro Servizi Spediporto.

- 39 A questo proposito si deve rilevare, come ha fatto l'avvocato generale al paragrafo 40 delle sue conclusioni, che, in ciascuna di queste tre sentenze, la Corte ha esaminato, alla luce degli stessi criteri, se il comitato tariffario di cui si tratta, nel fissare le tariffe, dovesse tener conto anche di interessi diversi da quelli degli operatori economici rappresentati nel suo seno e se il ministro, dal canto suo, prima di adottare le tariffe, dovesse domandare il parere di soggetti terzi rispetto a tali operatori.
- 40 Così facendo, la Corte ha inteso evidenziare che gli interessi della collettività devono prevalere sugli interessi particolari dei singoli operatori.
- 41 Ciò considerato, si deve dichiarare che le nozioni di interesse generale e di interesse pubblico hanno significato equivalente.
- 42 La terza questione va pertanto risolta nel senso che la nozione di interesse generale richiamata dalla Corte nelle citate sentenze Reiff e Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft corrisponde a quella di interesse pubblico di cui è menzione nella citata sentenza Centro Servizi Spediporto.

#### **Sulla quarta e sulla quinta questione**

- 43 Con la quarta e la quinta questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice a quo domanda se criteri concreti di fissazione delle tariffe, come quelli in vigore nell'ordinamento giuridico italiano, siano conformi all'interesse pubblico nel senso della citata sentenza Centro Servizi Spediporto.

- 44 Al fine di fornire una soluzione utile al giudice a quo, si deve rammentare che, secondo una costante giurisprudenza, il combinato disposto degli artt. 85 e 86 con l'art. 5 del Trattato fa obbligo agli Stati membri di non adottare o mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, che possano rendere praticamente inefficaci le norme sulla concorrenza applicabili alle imprese (sentenza Centro Servizi Spediporto, citata, punto 20).
- 45 Così, al fine di evitare che la loro azione conduca ad impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza, gli Stati devono necessariamente tenere conto dell'interesse pubblico.
- 46 Spetta quindi agli Stati membri determinare i criteri che consentono il rispetto ottimale delle regole comunitarie della concorrenza.
- 47 Spetta poi ai giudici nazionali controllare se, nella pratica, i criteri di interesse pubblico definiti nell'ambito normativo nazionale siano rispettati.
- 48 Si deve quindi risolvere la quarta e la quinta questione nel senso che spetta agli Stati membri determinare i criteri concreti di fissazione delle tariffe, come quelli in vigore nell'ordinamento giuridico italiano, e ai giudici nazionali controllare se, nella pratica, i criteri così definiti siano rispettati.



## Sulla sesta questione

- 49 Con l'ultima questione, il giudice a quo domanda se la possibilità di stipulare accordi collettivi che, per il diritto nazionale, hanno efficacia nei confronti di operatori che non li hanno sottoscritti, come quelli di cui si tratta nella causa a qua, sia atta a violare l'art. 85 del Trattato.
- 50 A questo proposito occorre ricordare, in primo luogo, che la Corte ha già dichiarato che la possibilità di concludere accordi collettivi, ai sensi dell'art. 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982, non è diretta a limitare la concorrenza, bensì consente talune deroghe alle tariffe obbligatorie ed è idonea pertanto ad aumentare le possibilità di concorrenza (sentenza Centro Servizi Spediporto, citata, punto 29).
- 51 Occorre poi rilevare che, come la Commissione ha osservato e l'avvocato generale rilevato al paragrafo 55 delle sue conclusioni, spetta allo Stato membro interessato definire e delimitare la cerchia degli operatori nei cui confronti accordi collettivi spiegano la loro efficacia.
- 52 Si deve quindi risolvere la sesta questione nel senso che la possibilità di concludere accordi collettivi, come quelli figuranti all'art. 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982, efficaci, in virtù del diritto nazionale, anche nei confronti degli operatori che non li hanno sottoscritti, non ha per effetto di restringere la concorrenza ai sensi dell'art. 85 del Trattato.

## Sulle spese

- 53 Le spese sostenute dai governi italiano e francese nonché dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Seconda Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Giudice di pace di Genova con ordinanza 30 dicembre 1996, dichiara:

- 1) Gli artt. 3, lett. f) e g), 5, 85, 86 e 90 del Trattato CE non ostano a una normativa di uno Stato membro che preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive ad opera dei pubblici poteri, sulla base di proposte di un comitato centrale, composto in maggioranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e che estenda le tariffe obbligatorie applicabili in materia di contratti di trasporto di merci su strada ad altri tipi di contratti, relativi a diversi servizi, quali, in particolare, i contratti su gara d'appalto e i contratti di noleggio, a condizione che le tariffe siano determinate nel rispetto dei criteri di interesse pubblico definiti dalla legge e che i pubblici poteri non rinuncino alle proprie prerogative a favore di operatori economici privati, ma tengano conto, prima dell'approvazione delle proposte, delle osservazioni di altri organismi pubblici e privati, o addirittura fissino le tariffe d'ufficio.

- 2) La nozione di interesse generale richiamata dalla Corte nelle citate sentenze 17 novembre 1993, causa C-185/91, Reiff, e 9 giugno 1994, causa C-153/93, Delta Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft, corrisponde a quella di interesse pubblico di cui è menzione nella citata sentenza 5 ottobre 1995, causa C-96/94, Centro Servizi Spediporto.
  
- 3) Spetta agli Stati membri determinare i criteri concreti di fissazione delle tariffe, come quelli in vigore nell'ordinamento giuridico italiano, e ai giudici nazionali controllare se, nella pratica, i criteri così definiti siano rispettati.
  
- 4) La possibilità di concludere accordi collettivi, come quelli figuranti all'art. 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982, efficaci, in virtù del diritto nazionale, anche nei confronti degli operatori che non li hanno sottoscritti, non ha per effetto di restringere la concorrenza ai sensi dell'art. 85 del Trattato.

Schintgen

Mancini

Hirsch

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 1° ottobre 1998.

Il cancelliere

Il presidente della Seconda Sezione

R. Grass

R. Schintgen