

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. LXXXIX
n. 48

SENTENZA

DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA (TERZA SEZIONE) 27 MARZO 2014. CAUSA C-17/13 (ALPINA RIVER CRUISES GMBH, NICKO TOURS GMBH CONTRO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – CAPITANERIA DI PORTO DI CHIOGGIA. DOMANDA DI PRONUNCIA PREGIUDIZIALE: CONSIGLIO DI STATO). TRASPORTI MARITTIMI – REGOLAMENTO (CEE) N. 3577/92 – NOZIONE DI «CABOTAGGIO MARITTIMO» – SERVIZI DI CROCIERA – CROCIERA CON ATTRAVERSAMENTO DELLA LAGUNA DI VENEZIA, DEL MARE TERRITORIALE ITALIANO E DEL FIUME PO – PARTENZA E ARRIVO NELLO STESSO PORTO

(Articolo 144-ter del Regolamento del Senato)

—————
Comunicata alla Presidenza il 14 luglio 2014
—————

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

27 marzo 2014 (*)

«Trasporti marittimi – Regolamento (CEE) n. 3577/92 – Nozione di “cabotaggio marittimo” – Servizi di crociera – Crociera con attraversamento della laguna di Venezia, del mare territoriale italiano e del fiume Po – Partenza e arrivo nello stesso porto»

Nella causa C-17/13,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Consiglio di Stato (Italia), con ordinanza del 20 novembre 2012, pervenuta in cancelleria il 14 gennaio 2013, nel procedimento

Alpina River Cruises GmbH,

Nicko Tours GmbH

contro

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da M. Ilešič (relatore), presidente di sezione, C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader e E. Jarašiūnas, giudici,

avvocato generale: P. Cruz Villalón

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 24 ottobre 2013,

considerate le osservazioni presentate:

- per l’Alpina River Cruises GmbH e la Nicko Tours GmbH, da A. Clarizia, A. Veronese e R. Longanesi Cattani, avvocati;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da M. Salvatorelli, avvocato dello Stato;
- per la Commissione europea, da G. Conte e L. Nicolae, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 19 dicembre 2013,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364, pag. 7).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, l'Alpina River Cruises GmbH, società di diritto svizzero, e la Nicko Tours GmbH, società di diritto tedesco (in prosieguo, congiuntamente: «l'Alpina e la Nicko Tours»), e, dall'altro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia, in merito al diniego opposto da parte di quest'ultima autorità all'Alpina e alla Nicko Tours di autorizzazione al transito nel mare territoriale italiano di una nave turistica battente bandiera svizzera.

Contesto normativo

Il regolamento n. 3577/92

- 3 Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92:

«A decorrere dal 1° gennaio 1993 la libera prestazione di servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo) è applicabile agli armatori comunitari che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro (...)».

- 4 L'articolo 2 di tale regolamento così dispone:

«Ai fini del presente regolamento:

- 1) per “servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo)” si intendono i servizi normalmente assicurati dietro compenso e comprendenti in particolare:
 - a) cabotaggio continentale: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti situati sul continente o sul territorio principale di un solo e medesimo Stato membro senza scali su isole;
 - b) servizi di approvvigionamento “off-shore”: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti di uno Stato membro e le attrezzature o strutture situate sulla piattaforma continentale di tale Stato membro;
 - c) cabotaggio con le isole: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra:
 - porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro,
 - porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro;
- (...)».

5 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento, «[p]er le navi che effettuano cabotaggio continentale e per le navi da crociera, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera), eccetto per le navi di meno di 650 tonnellate lorde, alle quali possono applicarsi le condizioni dello Stato ospitante».

6 L'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92 enuncia quanto segue:

«Mediante deroga sono temporaneamente esentati dall'applicazione del presente regolamento i seguenti servizi di trasporto marittimo nel Mediterraneo e lungo la costa della Spagna, del Portogallo e della Francia:

– servizi di crociera, sino al 1° gennaio 1995;

(...)).

Il diritto italiano

7 Ai sensi dell'articolo 224 del codice italiano della navigazione, approvato con il regio decreto n. 327, del 30 marzo 1942, come modificato (in prosieguo: il «CIN»):

«1. Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al [regolamento n. 3577/92], agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

8 L'Alpina e la Nicko Tours sono, rispettivamente, la società armatrice e la società utilizzatrice della nave turistica MS «Bellissima», battente bandiera svizzera.

9 Tali società avevano organizzato una crociera di circa una settimana con partenza da Venezia il 16 marzo 2012, attraversamento della Laguna di Venezia fino a Chioggia, attraversamento del mare territoriale tra Chioggia e Porto Levante, risalita del fiume Po per circa 60 chilometri fino alla località di Polesella e rientro a Venezia seguendo l'itinerario inverso.

10 L'attraversamento del tratto di mare territoriale italiano che separa i porti di Chioggia e di Porto Levante era inevitabile a causa della stazza della motonave «Bellissima», che non le consentiva di navigare nel canale che collega Chioggia con il fiume Po.

11 Prima di tale viaggio, l'Alpina e la Nicko Tours avevano inoltrato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia una richiesta di autorizzazione ad attraversare il suddetto tratto di mare. Con decisione del 12 marzo 2012 detta autorità ha respinto tale richiesta, essendo il cabotaggio marittimo riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea.

- 12 L'Alpina e la Nicko Tours hanno presentato ricorso contro tale decisione dinanzi al Tribunale amministrativo regionale per il Veneto. Quest'ultimo ha respinto il ricorso con decisione del 12 aprile 2012, ritenendo che il servizio in oggetto rientri nella nozione di «cabotaggio marittimo» di cui al regolamento n. 3577/92 e sia pertanto soggetto alla riserva del servizio di cabotaggio «agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro», prevista all'articolo 224 del CIN.
- 13 L'Alpina e la Nicko Tours hanno proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato, sostenendo che la nozione di «cabotaggio marittimo» si applica solo a servizi che comportino un vero e proprio trasporto via mare. La crociera in esame non implicherebbe un siffatto trasporto, essendo effettuata in acque interne ad eccezione del breve transito per il mare territoriale tra Chioggia e Porto Levante.
- 14 Il Consiglio di Stato ha sospeso l'esecuzione di tale decisione. Quanto al resto, ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:
- «Se il [regolamento n. 3577/92] debba essere interpretato come applicabile all'attività crocieristica svolta tra porti di uno Stato membro senza imbarco e sbarco in questi porti di passeggeri diversi, in quanto la detta attività inizia e termina con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nel medesimo porto dello Stato membro».

Sulla questione pregiudiziale

- 15 Con la sua questione il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se una crociera che inizia e termina, con gli stessi passeggeri, in uno stesso porto dello Stato membro in cui essa è effettuata rientri nella nozione di cabotaggio marittimo ai sensi del regolamento n. 3577/92.
- 16 Mentre il governo italiano e la Commissione europea propongono di rispondere affermativamente alla questione sollevata, l'Alpina e la Nicko Tours ritengono che una risposta a tale questione non sia necessaria. Esse osservano che il regolamento n. 3577/92 verte sui trasporti via mare e che, di conseguenza, esso non si applica ad una crociera fluviale come quella oggetto del procedimento principale. Pertanto, piuttosto di fornire l'interpretazione richiesta dal giudice del rinvio, si dovrebbe dichiarare che il regolamento n. 3577/92 non riguarda in nessun caso crociere il cui itinerario sia effettuato essenzialmente in acque non marittime.
- 17 A tale riguardo, è vero che dall'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92 risulta che quest'ultimo riguarda solo i servizi di trasporto in uno Stato membro (cabotaggio) che presentino un carattere marittimo. Pertanto, come giustamente osservato dall'Alpina e dalla Nicko Tours, i servizi di trasporto per via navigabile forniti in uno Stato membro e privi di carattere marittimo non sono disciplinati da tale regolamento. Per contro, tali servizi rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 3921/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci o di persone per via navigabile in uno Stato membro (GU L 373, pag. 1).
- 18 Tuttavia, contrariamente a quanto sostenuto dall'Alpina e dalla Nicko Tours, non sembra che la crociera oggetto del procedimento principale presenti un carattere essenzialmente non marittimo.

- 19 Infatti la nozione di «mare» di cui al regolamento n. 3577/92 non si limita al mare territoriale ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata a Montego Bay (Giamaica) il 10 dicembre 1982, entrata in vigore il 16 novembre 1994 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 98/392/CE del Consiglio, del 23 marzo 1998 (GU L 179, pag. 1), ma include altresì le acque marittime interne situate al di qua della linea di base del mare territoriale (v., in tal senso, sentenza Commissione/Spagna, C-323/03, EU:C:2006:159, punti da 25 a 27).
- 20 Di conseguenza, anche supponendo che l'Alpina e la Nicko Tours abbiano ragione nel sostenere che l'attraversamento del tratto di mare tra Chioggia e Porto Levante sia di per sé troppo breve per conferire un carattere marittimo alla crociera di cui al procedimento principale, la loro tesi secondo cui tale crociera presenta un carattere essenzialmente non marittimo sembra, fatta salva la verifica da parte del giudice del rinvio, in ogni caso infondata, dal momento che, oltre a detto tratto, altre parti dell'itinerario, quali le zone di navigazione percorse nella laguna di Venezia e alla foce del fiume Po, fanno parte delle acque marittime interne della Repubblica italiana.
- 21 La rilevanza dell'interpretazione del regolamento n. 3577/92 richiesta dal giudice del rinvio non è, del resto, pregiudicata dal fatto che la nave con cui si effettua la crociera di cui al procedimento principale batte bandiera svizzera.
- 22 La soluzione di tale controversia dipende infatti dalla questione se la riserva del servizio di cabotaggio tra i porti italiani «agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro», prevista all'articolo 224 del CIN, sia stata legittimamente opposta all'Alpina e alla Nicko Tours rispetto alla crociera effettuata con la suddetta nave battente bandiera svizzera. Come confermato dalla decisione di rinvio, da detto articolo 224 risulta che la riserva ivi prevista riguarda solo i servizi di cabotaggio di cui al regolamento n. 3577/92. Pertanto, al fine di determinare se una crociera che inizia e termina in uno stesso porto costituisca un servizio di cabotaggio ai sensi dell'articolo 224 del CIN, il giudice del rinvio deve anzitutto sapere se una siffatta crociera rientri nei servizi di cabotaggio previsti dal regolamento n. 3577/92.
- 23 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre che la Corte fornisca l'interpretazione richiesta dal giudice del rinvio, senza che sia necessario modificare o estendere la portata della questione pregiudiziale nel senso proposto dall'Alpina e dalla Nicko Tours.
- 24 Per rispondere alla questione sollevata, si deve anzitutto rilevare che, dalla menzione delle «navi da crociera» all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92 e dalla deroga per taluni servizi di crociera fino al 1° gennaio 1995, prevista all'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento, risulta inequivocabilmente che le crociere rientrano tra i tipi di trasporto disciplinati da detto regolamento.
- 25 Tuttavia, poiché il regolamento n. 3577/92 ha come unico oggetto il «cabotaggio marittimo», solo le crociere che corrispondono a tale nozione rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento.
- 26 Dal momento che, agli articoli 1, paragrafo 1, e 2, punto 1, del regolamento n. 3577/92, tale nozione è definita con l'espressione «servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro», si deve ritenere che ogni prestazione di servizio crocieristico normalmente fornita contro remunerazione in acque marittime di uno Stato membro rientri nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

- 27 Qualora una crociera inizi e termini, con gli stessi passeggeri, in uno stesso porto, tale identità del porto di partenza e di arrivo, nonché dei passeggeri per tutto l'itinerario, non può determinare l'inapplicabilità del regolamento n. 3577/92.
- 28 È vero che i servizi di trasporto elencati all'articolo 2, punto 1, lettere da a) a c), del regolamento n. 3577/92, sono descritti come aventi porti di partenza e di arrivo distinti. Tuttavia tale elenco, introdotto dall'espressione «in particolare», non è tassativo e non può avere l'effetto di escludere dall'ambito di applicazione di detto regolamento servizi di trasporto che presentano tutte le caratteristiche essenziali del cabotaggio marittimo contenute nella suddetta espressione «servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro» (v., in tal senso, sentenza Commissione/Grecia, C-251/04, EU:C:2007:5, punti 28 e 32).
- 29 Occorre pertanto rispondere alla questione sollevata dichiarando che un servizio di trasporto marittimo consistente in una crociera che inizia e termina, con gli stessi passeggeri, in uno stesso porto dello Stato membro in cui essa è effettuata rientra nella nozione di cabotaggio marittimo ai sensi del regolamento n. 3577/92.

Sulle spese

- 30 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

Un servizio di trasporto marittimo consistente in una crociera che inizia e termina, con gli stessi passeggeri, in uno stesso porto dello Stato membro in cui essa è effettuata rientra nella nozione di «cabotaggio marittimo» ai sensi del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo).

Firme