

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

9 marzo 2006\*

Nella causa C-323/03,

avente ad oggetto un ricorso per inadempimento ai sensi dell'art. 226 CE, proposto il 24 luglio 2003,

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dalla sig.ra I. Martínez del Peral e dal sig. K. Simonsson, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

**Regno di Spagna**, rappresentato dalla sig.ra L. Fraguas Gadea e dal sig. J.M. Rodríguez Cárcamo, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuto,

\* Lingua processuale: lo spagnolo.

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. C.W.A. Timmermans (relatore), presidente di sezione, dal sig. J. Makarczyk, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. P. Kūris e J. Klučka, giudici,

avvocato generale: sig. A. Tizzano

cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 15 settembre 2005,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 10 novembre 2005,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

1 Con il presente ricorso, la Commissione delle Comunità europee chiede alla Corte di dichiarare che il Regno di Spagna, avendo mantenuto in vigore una normativa:

— che consente di attribuire in concessione i servizi di trasporto marittimo nella ria di Vigo ad un solo operatore per un periodo di venti anni, ed include come criterio di assegnazione della concessione l'esperienza nel settore dei trasporti nella detta ria,

- che consente di assoggettare ad obblighi di servizio pubblico i servizi di trasporto stagionali con le isole o i servizi di trasporto regolari fra i porti continentali,
  
- che permette di istituire un sistema più restrittivo di quello applicabile alla data di entrata in vigore del regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, 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), nella specie il regime adottato con la decisione 11 giugno 1984,
  
- che non è mai stata oggetto di consultazioni con la Commissione prima della sua approvazione,

ha violato gli artt. 1, 4, 7 e 9 del regolamento n. 3577/92 ed è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza del citato regolamento e del Trattato CE.

## **Contesto normativo**

### *Diritto comunitario*

- 2 L'art. 59 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE) al suo primo comma disponeva quanto segue:

«Nel quadro delle disposizioni seguenti, le restrizioni alla libera prestazione di servizi all'interno della Comunità sono gradatamente soppresse durante il periodo transitorio nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in un paese della Comunità che non sia quello del destinatario della prestazione».

- 3 L'art. 62 CE (abrogato dal Trattato di Amsterdam) così prevedeva:

«Gli Stati membri non introducono nuove restrizioni alla libertà effettivamente raggiunta per quanto riguarda la prestazione dei servizi, al momento dell'entrata in vigore del presente Trattato, fatte salve le disposizioni di quest'ultimo».

- 4 Il regolamento n. 3577/92 prevede, all'art. 1, n. 1, quanto segue:

«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 (...)».

- 5 Ai sensi dell'art. 2 del regolamento n. 3577/92:

«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;

(...)

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.

(...».

6 L'art. 4, n. 1, del regolamento n. 3577/92 così dispone:

«Uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole».

7 L'art. 6 del regolamento n. 3577/92 ha il seguente tenore:

«1. 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;

- trasporto di merci strategiche (petrolio e prodotti petroliferi, nonché acqua potabile), sino al 1° gennaio 1997;
  
- servizi con navi di meno di 650 tonnellate lorde, sino al 1° gennaio 1998;
  
- servizi regolari di passeggeri e di traghetto, sino al 1° gennaio 1999.

2. Mediante deroga sono temporaneamente esentati dall'applicazione del presente regolamento sino al 1° gennaio 1999 i servizi di cabotaggio tra le isole nel Mediterraneo e il cabotaggio per quanto riguarda gli arcipelaghi delle Canarie, delle Azzorre e di Madera, nonché Ceuta e Melilla, le isole francesi lungo la costa atlantica e i dipartimenti francesi d'oltremare.

3. Per motivi di coesione socioeconomica la deroga di cui al paragrafo 2 è prorogata per la Grecia fino al 1° gennaio 2004 per i servizi regolari di passeggeri e di traghetto e per quelli effettuati con navi di meno di 650 tonnellate lorde».

8 L'art. 7 del regolamento n. 3577/92 così dispone:

«Alle materie disciplinate dal presente regolamento si applica l'articolo 62 del Trattato».

9 Ai sensi dell'art. 9 del regolamento n. 3577/92:

«Prima di adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in attuazione del presente regolamento, gli Stati membri consultano la Commissione. Essi comunicano a quest'ultima le disposizioni adottate».

*Normativa nazionale*

- 10 Il 9 aprile 1999 la Comunità autonoma di Galizia ha adottato la legge 4/1999, che dichiara servizio pubblico appartenente al governo regionale di Galizia il trasporto pubblico marittimo di passeggeri nella ria di Vigo (ley 4/1999 de declaración de servicio público de titularidad de la Junta de Galicia del transporte público marítimo de viajeros en la ría de Vigo, BOE n. 118 del 18 maggio 1999, pag. 18552; in prosieguo: la «legge 4/1999»).
- 11 In forza dell'art. 2, nn. 2 e 3, di tale legge, l'amministrazione regionale di Galizia gestisce indirettamente i servizi di trasporto marittimo di passeggeri nella ria di Vigo mediante il rilascio di una concessione amministrativa ventennale, prorogabile per un periodo massimo di dieci anni.
- 12 L'art. 3 della legge 4/1999 dispone che tale concessione dev'essere conferita mediante gara pubblica d'appalto, nel corso della quale si deve tener conto, tra l'altro, dell'esperienza maturata in materia di trasporto nella ria di Vigo, della qualità del servizio, delle tariffe, dell'impegno di assumere lavoratori del settore dei trasporti nella ria di Vigo sulla base di criteri di anzianità e di professionalità nonché delle garanzie di preservazione dell'ambiente naturale delle isole Cíes.

- 13 Il regime in vigore prima della legge 4/1999 era stato adottato in forza di una decisione dell'11 luglio 1994, ai sensi della quale la prestazione di servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra Vigo e Cangas nonché tra Vigo e Moaña era subordinata al rilascio di un'autorizzazione decennale rinnovabile.

### **Procedimento precontenzioso**

- 14 Dopo aver ricevuto svariate denunce, la Commissione, ritenendo che la legge 4/1994 non fosse conforme al regolamento n. 3577/92, il 19 luglio 2000 ha trasmesso al Regno di Spagna una lettera di diffida, cui esso ha risposto con lettera del 5 ottobre 2000.
- 15 Il 7 maggio 2001 la Commissione, non avendo considerato soddisfacenti le spiegazioni fornite in tale risposta, ha inviato al Regno di Spagna un parere motivato invitando tale Stato membro ad adottare le misure necessarie a conformarsi al detto parere entro il termine di due mesi a decorrere dalla notifica dello stesso.
- 16 La Commissione, ritenendo tuttavia che le autorità spagnole non avessero adottato le misure necessarie a conformarsi agli obblighi derivanti dal regolamento n. 3577/92, ha deciso di proporre il presente ricorso.

**Sul ricorso**

*Sull'applicazione del regolamento n. 3577/92 ai servizi di trasporto marittimo all'interno della ria di Vigo*

- 17 Prima di esaminare le quattro censure dedotte dalla Commissione, rispettivamente vertenti sulla violazione degli artt. 1, 4, 7 e 9 del regolamento n. 3577/92, occorre pronunciarsi sull'argomento del governo spagnolo secondo il quale il ricorso non è, in ogni caso, fondato, in quanto tale regolamento non si applica ai servizi di trasporto marittimo all'interno della ria di Vigo disciplinati dalla legge 4/1999.
- 18 Secondo tale governo, per «cabotaggio marittimo» si deve intendere il trasporto via mare di merci e passeggeri tra porti. Orbene, il trasporto marittimo all'interno della ria di Vigo non costituirebbe né un trasporto via mare né un trasporto tra porti, nel senso che compete a tali nozioni nel contesto del regolamento n. 3577/92.
- 19 In primo luogo, quanto alla nozione di trasporto via mare, il governo spagnolo sostiene che il legislatore comunitario, allorché ha disciplinato i trasporti marittimi, si riferiva al mare esterno e non alle acque interne. Orbene, il mare esterno corrisponderebbe al mare territoriale, quale definito dai trattati internazionali e, in particolare, dall'art. 8 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 (in prosieguo: la «convenzione di Montego Bay»), che lo contrappone alle acque interne, vale a dire alle acque situate entro la linea di base del mare territoriale.
- 20 D'altronde, secondo il detto governo, il regolamento n. 3577/92 si fonda sul principio che il cabotaggio è, al contempo, elemento essenziale nel sistema comunitario di comunicazioni e strumento necessario alla creazione del mercato interno. Orbene, a differenza della navigazione esterna o nel mare territoriale, la navigazione effettuata integralmente nelle acque interne avrebbe un impatto economico e sociale estremamente limitato, che inciderebbe in scarsa misura sull'obiettivo di creazione del mercato interno nell'ambito comunitario.

- 21 In secondo luogo, il governo spagnolo afferma che la navigazione nella ria di Vigo non costituisce una navigazione tra porti, in quanto, da un lato, in forza della normativa nazionale applicabile, la detta ria fa parte, nel suo insieme, della zona di servizi del porto di Vigo e, d'altro lato, le isole Cíes non posseggono alcun porto, ma soltanto un molo destinato allo sbarco dei passeggeri e la cui capacità di approdo è estremamente limitata.
- 22 Il detto governo ritiene infine che anche dalla definizione delle nozioni di tratto di mare e di area portuale, accolte all'art. 2 della direttiva del Consiglio 17 marzo 1998, 98/18/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 144, pag. 1), risulti che l'area portuale ricomprende tutte le acque della ria di Vigo. Pertanto, la stessa normativa comunitaria non considererebbe tale zona come un tratto di mare.
- 23 Al fine di interpretare una norma di diritto comunitario si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza 7 giugno 2005, causa C-17/03, VEMW e a., Racc. pag. I-4983, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).
- 24 Ne consegue che, per interpretare i termini «trasporto via mare (...) fra i porti» impiegati dalle definizioni del cabotaggio continentale e del cabotaggio con le isole contenute nell'art. 2, n. 1, lett. a) e c), del regolamento n. 3577/92, occorre tener conto dell'obiettivo di tale articolo, quello cioè di attuare la libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo alle condizioni e con riserva delle deroghe da esso

previste (v. sentenza 20 febbraio 2001, causa C-205/99, Analir e a., Racc. pag. I-1271, punto 19).

25 Orbene, un'equiparazione delle nozioni di mare ai sensi del regolamento n. 3577/92 e di mare territoriale ai sensi della convenzione di Montego Bay potrebbe ledere il detto obiettivo. Infatti, l'applicazione del detto regolamento al solo mare territoriale, ai sensi di tale convenzione, sarebbe idonea ad escludere dalla liberalizzazione perseguita da tale regolamento servizi di trasporto marittimo potenzialmente importanti, ove questi ultimi siano effettuati al di qua della linea di base del mare territoriale che gli Stati possono tracciare, in forza della detta convenzione, chiudendo i punti naturali di entrata delle baie.

26 Peraltro, non risulta dal regolamento n. 3577/92 che il legislatore comunitario abbia inteso restringere l'ambito di applicazione dello stesso regolamento al solo mare territoriale ai sensi della convenzione di Montego Bay.

27 Pertanto, un'equiparazione del genere non è ammissibile.

28 L'argomento secondo il quale la navigazione effettuata in una riva come quella di Vigo ha un impatto solo scarso sull'obiettivo di creazione del mercato interno è anch'esso inconfidente. Nulla infatti nel regolamento n. 3577/92 permette di concludere che il suo ambito di applicazione dipenda dall'effetto che la navigazione in una zona determinata avrebbe, in termini socioeconomici, sulla creazione del mercato interno.

- 29 Ne consegue che gli elementi dedotti dal governo spagnolo non sono idonei a dimostrare che una ria, vale a dire una vallata fluviale bagnata dal mare, come quella di Vigo, non fa parte del mare ai sensi del regolamento n. 3577/92.
- 30 Inoltre, l'argomento secondo il quale i servizi di trasporto marittimo nella ria di Vigo non avverrebbero fra porti, ai sensi del regolamento n. 3577/92, va anch'esso disatteso.
- 31 Infatti, contrariamente alla direttiva 98/18 la quale, all'art. 2, lett. p), definisce l'«area portuale» come «area non identificabile con un tratto di mare definito dagli Stati membri (...)», il regolamento n. 3577/92 non contiene alcun rinvio al diritto dei detti Stati al fine di definire la nozione di porto.
- 32 Orbene, dall'imperativo tanto dell'applicazione uniforme del diritto comunitario quanto del principio di uguaglianza discende che i termini di una disposizione del diritto comunitario la quale non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri per quanto riguarda la determinazione del suo senso e della sua portata devono di norma essere oggetto nell'intera Comunità di un'interpretazione autonoma e uniforme da effettuarsi tenendo conto del contesto della disposizione e della finalità perseguita dalla normativa di cui trattasi (sentenza 26 maggio 2005, causa C-43/04, Stadt Sundern, Racc. pag. I-4491, punto 24 e la giurisprudenza ivi citata).
- 33 A questo proposito, tenuto conto del contesto del regolamento n. 3577/92 e della finalità da esso perseguita, vale a dire l'attuazione della libera prestazione dei servizi per il cabotaggio marittimo, la nozione di porto accolta da tale regolamento ricomprende le infrastrutture, ancorché di esigua importanza, la cui funzione sia di consentire l'imbarco e lo sbarco delle merci o dei passeggeri trasportati via mare. Pertanto, le infrastrutture presenti nelle isole Cíes devono essere considerate porti ai sensi del regolamento n. 3577/92.

34 Inoltre, l'interpretazione autonoma e uniforme della nozione di porto ai sensi di tale regolamento induce a ritenere che le infrastrutture presenti nelle città di Vigo, di Cangas e di Moaña corrispondano a tale concetto, in quanto queste città dispongono ciascuna di infrastrutture per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri nonché per il carico e lo scarico delle merci trasportate via mare.

35 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che i servizi di trasporto marittimo di passeggeri all'interno della ria di Vigo disciplinati dalla legge 4/1999 costituiscono servizi di trasporto via mare fra porti ai sensi del regolamento n. 3577/92. Tale regolamento è pertanto applicabile ai detti servizi.

*Sulla prima censura, vertente su una violazione dell'art. 1 del regolamento n. 3577/92*

36 La Commissione sostiene che la legge 4/1999 infrange le disposizioni dell'art. 1 del regolamento n. 3577/92 sotto due profili: per un verso, riservando i servizi di trasporto marittimo di passeggeri nella ria di Vigo ad una sola impresa mediante il rilascio di una concessione amministrativa ventennale, così paralizzando l'accesso al mercato per la durata di tale concessione; per altro verso, imponendo il requisito dell'esperienza maturata nel settore del trasporto nella ria di Vigo come criterio di selezione dell'impresa concessionaria, il che favorirebbe l'operatore già installato e comporterebbe una discriminazione nei confronti degli operatori di altri Stati membri.

37 Il governo spagnolo obietta che il sistema di concessione per il trasporto marittimo dei passeggeri nella ria di Vigo è giustificato da ragioni imperative di interesse generale ai sensi della giurisprudenza della Corte.

- 38 In primo luogo, tale governo sostiene che il servizio marittimo a destinazione delle isole Cíes, che è l'unico collegamento possibile con tali isole, dev'essere limitato per ragioni ecologiche. Di fatto, il numero di persone quotidianamente autorizzate a visitare le dette isole sarebbe contingentato e il solo mezzo ragionevole per far rispettare questo vincolo sarebbe quello di controllare il numero di viaggiatori che si imbarcano per tale destinazione. A ciò si aggiungerebbero le esigue capacità del molo installato nelle isole in parola, che non potrebbe sopportare un traffico marittimo intenso.
- 39 In secondo luogo, per quanto riguarda il collegamento marittimo tra le città di Vigo, di Cangas e di Moaña, tale modalità di trasporto è, secondo il governo spagnolo, la più diretta, semplice, rapida ed economica. La sua eventuale soppressione avrebbe gravi ripercussioni sull'organizzazione del traffico nella zona geografica di Vigo nonché nella penisola del Morrazo e determinerebbe difficoltà in termini di utilizzazione eccessiva e di intasamento delle infrastrutture di trasporto terrestri. Orbene, i servizi relativi a tale collegamento sarebbero deficitari e avrebbero pertanto una redditività incerta o scarsa. Di conseguenza, la totale liberalizzazione di questi servizi provocherebbe probabilmente la sparizione della linea Vigo-Cangas-Moaña o ne determinerebbe una gestione in condizioni di sicurezza, di regolarità e di tariffe insoddisfacenti.
- 40 In terzo luogo, il governo spagnolo afferma che il traffico marittimo nella ria di Vigo dev'essere controllato e il suo volume limitato. Si tratterebbe infatti di uno spazio geografico finito entro il quale devono coesistere attività diverse, alcune delle quali, come la pesca di molluschi per mezzo di chiatte o di mezzi galleggianti, implicano ovviamente limitazioni del traffico marittimo.
- 41 In quarto luogo, secondo il detto governo, la durata della concessione può giustificarsi con la necessità di ammortizzare investimenti che sono considerevoli.

- 42 In ultimo luogo, per quanto riguarda il criterio di selezione dell'impresa aggiudicataria vertente sull'esperienza maturata nel trasporto marittimo nella ria di Vigo, il governo spagnolo asserisce che tale criterio non è stato decisivo per l'aggiudicazione della concessione né implica il mantenimento dell'impresa che già operava nella detta ria. Inoltre, tale governo menziona, nella controreplica, la soppressione del criterio in parola con una legge del 23 dicembre 2003.
- 43 Occorre ricordare che l'art. 1 del regolamento n. 3577/92 stabilisce chiaramente il principio della libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo della Comunità (sentenze Analir e a., cit., punto 20, e 21 ottobre 2004, causa C-288/02, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-10071, punto 29).
- 44 Orbene, un provvedimento nazionale che riservi i servizi di trasporto marittimo nella ria di Vigo a una sola impresa mediante una concessione amministrativa ventennale rinnovabile per un periodo di dieci anni è idoneo a ostacolare, se non addirittura a impedire, la prestazione di tali servizi da parte di imprese situate in altri Stati membri e costituisce, pertanto, una restrizione alla libera prestazione dei servizi. Lo stesso dicasi per il criterio di selezione consistente nell'esperienza maturata nel settore del trasporto marittimo nella ria di Vigo (v., nello stesso senso, sentenze Analir e a., punto 22, e Commissione/Grecia, punto 30, citate).
- 45 Per quanto riguarda la valutazione dell'ammissibilità di tali restrizioni, occorre ricordare che la libera prestazione di servizi, in quanto principio fondamentale del Trattato, può essere limitata solo con normative giustificate da ragioni imperative di interesse pubblico, applicabili a qualunque persona o impresa che svolga un'attività nel territorio dello Stato membro ospitante. Inoltre, per essere così giustificata, la normativa nazionale di cui trattasi dev'essere idonea a garantire la realizzazione dello scopo perseguito e non andare oltre quanto necessario per il raggiungimento di quest'ultimo (sentenze Analir e a., punto 25, e la giurisprudenza ivi citata, nonché Commissione/Grecia, punto 32, citate). Tuttavia, così non è nel caso di specie.

- 46 Per quanto riguarda infatti le isole Cíes, come osserva giustamente la Commissione, per adattare il traffico verso tali isole tanto alle esigenze ambientali quanto alla scarsa ricettività del molo, cui si richiama il governo spagnolo, possono essere adottati provvedimenti meno restrittivi della detta concessione come, ad esempio, l'organizzazione di un sistema di prenotazione e di vendita degli ingressi disponibili.
- 47 Per quanto riguarda poi le esigenze di organizzazione del traffico nella zona geografica di Vigo e nella penisola del Morrazo, si deve rilevare, in sintonia con quanto osserva l'avvocato generale al paragrafo 49 delle sue conclusioni, come il governo spagnolo non abbia dimostrato che i servizi di trasporto passeggeri tra le sponde della ria di Vigo — servizi che, stando alle informazioni menzionate nella controreplica, coinvolgono 1,3 milioni di passeggeri all'anno — debbano, salvo non essere più redditizi e scomparire, costituire oggetto di una concessione rilasciata ad un operatore unico per un periodo di venti anni, prorogabile fino a trenta.
- 48 Tale governo, peraltro, non ha nemmeno dimostrato che l'intensità del traffico marittimo nella ria di Vigo genererebbe difficoltà non evitabili se non mediante l'istituzione di un provvedimento tanto restrittivo quanto la detta concessione, né ha dimostrato che, anche ammettendo che per mantenere i collegamenti marittimi di cui trattasi siano indispensabili rilevanti investimenti, questi potrebbero essere ammortizzati soltanto su un periodo di venti o di trent'anni.
- 49 Per quanto riguarda, infine, il criterio di selezione consistente nell'esperienza maturata nel settore del trasporto nella ria di Vigo, è sufficiente rilevare che il governo spagnolo non deduce alcuna ragione imperativa idonea a giustificare la restrizione insita in tale criterio.

- 50 Per giunta, il fatto che tale criterio non sia stato decisivo nell'aggiudicazione della concessione non è pertinente, in quanto l'accertamento dell'inadempimento di uno Stato membro non è connesso a quello dell'esistenza di un danno conseguente (sentenza 5 marzo 1998, causa C-175/97, Commissione/Francia, Racc. pag. I-963, punto 14 e la giurisprudenza ivi citata).
- 51 La soppressione del citato criterio con una legge del 23 dicembre 2003 è parimenti irrilevante. Infatti, l'esistenza di un inadempimento dev'essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro di cui trattasi quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato, cosicché la Corte non può tenere conto dei mutamenti successivi (v. sentenza 29 gennaio 2004, causa C-209/02, Commissione/Austria, Racc. pag. I-1211, punto 16 e la giurisprudenza ivi citata).
- 52 Da quanto precede risulta che la prima censura è fondata.

*Sulla seconda censura, vertente su una violazione dell'art. 4 del regolamento n. 3577/92*

- 53 A parere della Commissione, dall'art. 4 del regolamento n. 3577/92 deriva che uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico con compagnie di navigazione ovvero imporre obblighi di servizio pubblico a tali compagnie unicamente ove queste partecipino a servizi regolari verso e dalle isole nonché tra di esse.
- 54 Orbene, i servizi di trasporto nella ria di Vigo non sarebbero servizi regolari di trasporto con o tra isole. Da un lato, infatti, i servizi regolari, come quelli delle linee Vigo-Cangas e Vigo-Moaña, non sarebbero servizi insulari e, d'altra parte, i servizi a

destinazione delle isole Cíes non sarebbero regolari, bensì stagionali e di tipo turistico.

- 55 Il governo spagnolo sostiene che l'art. 4 del regolamento 3577/92 può comunque trovare applicazione nel caso di specie.
- 56 Secondo tale governo, infatti, la possibilità di concludere contratti di servizio pubblico per quanto riguarda i servizi di trasporto marittimo con o tra isole o di assoggettare tali servizi ad obblighi di servizio pubblico si fonda sulla circostanza che, in tali ipotesi, si tratta, per la zona interessata, dell'unico mezzo per stabilire un collegamento tra le isole o tra le isole e il continente. Occorrerebbe dunque applicare ai collegamenti marittimi all'interno di una ria un regime identico o paragonabile a quello previsto dall'art. 4 del regolamento n. 3577/92, in quanto i collegamenti terrestri esistenti sono molto più difficoltosi.
- 57 La Commissione ammette che l'art. 4 possa effettivamente applicarsi, in via eccezionale, a servizi di trasporto marittimo diversi da quelli con o tra isole, segnatamente nel caso di una ria o di un fiordo, in cui il collegamento stradale è talmente lungo o difficoltoso da non costituire una reale alternativa al collegamento via mare. Essa sostiene tuttavia che nella fattispecie non si configura una situazione eccezionale del genere.
- 58 A tal proposito, anche supponendo che l'art. 4 del regolamento n. 3577/92 possa eccezionalmente applicarsi a taluni servizi di trasporto marittimo diversi da quelli con o tra isole, si deve constatare che, come ha rilevato l'avvocato generale ai paragrafi 43 e 44 delle sue conclusioni, le città di Vigo, di Cangas e di Moaña, oltre ai collegamenti via mare, dispongono di una rete stradale che le collega direttamente e le rende facilmente accessibili. Ciò considerato, i servizi di trasporto marittimo regolari fra tali città non possono in ogni caso essere equiparati a servizi di trasporto marittimo con o tra isole.

59 Quanto ai servizi di trasporto marittimo verso e dalle isole Cíes, il governo spagnolo non contesta che essi non siano servizi regolari.

60 Ne consegue che la seconda censura è fondata.

*Sulla terza censura, vertente su una violazione dell'art. 7 del regolamento n. 3577/92*

61 A parere della Commissione, l'art. 7 del regolamento n. 3577/92 vieta agli Stati membri di istituire regimi più restrittivi di quello che era applicabile alla data di entrata in vigore di tale regolamento, vale a dire al 1° gennaio 1993. Orbene, il regime esistente prima dell'adozione della legge 4/1999 sarebbe stato meno restrittivo di quello da essa istituito.

62 A tal proposito, si deve constatare che l'art. 7 del regolamento n. 3577/92 dev'essere interpretato alla luce della disposizione immediatamente precedente. Mentre l'art. 6 del detto regolamento consente agli Stati membri, in determinati casi specifici, di mantenere, oltre la data del 1° gennaio 1993 e al più tardi fino al 1° gennaio 2004, le restrizioni esistenti, l'art. 7 prevede, in sostanza, che tali Stati non possono introdurre nuove restrizioni rispetto alla situazione esistente. Le due disposizioni di conseguenza si integrano e costituiscono, in realtà, i due aspetti di un regime di graduale liberalizzazione.

- 63 Questa interpretazione degli artt. 6 e 7 del regolamento n. 3577/92 è corroborata dal fatto che l'abrogazione, ad opera del Trattato di Amsterdam, dell'art. 62 del Trattato CE, cui il detto art. 7 fa riferimento, il quale prevedeva un divieto per gli Stati membri di introdurre nuove restrizioni per quanto riguarda la prestazione dei servizi, ha coinciso con il venir meno, nel testo dell'art. 49, n. 1, CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE), del riferimento alla soppressione graduale, durante il periodo transitorio, delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno della Comunità.
- 64 Ne consegue che, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 75 delle sue conclusioni, l'art. 7 del regolamento n. 3577/92 ha senso unicamente nel contesto di una graduale liberalizzazione dei servizi, perseguita da tale regolamento.
- 65 Pertanto, la questione di accertare se il Regno di Spagna sia venuto meno agli obblighi imposti dall'art. 7 del regolamento n. 3577/92 a causa dell'adozione della legge 4/1999 da parte della Comunità autonoma di Galizia si pone unicamente se i servizi di trasporto marittimo nella riva di Vigo rientravano nell'ambito di applicazione dell'art. 6 dello stesso regolamento alla data di scadenza del termine fissato nel parere motivato.
- 66 Poiché così non è, la terza censura dev'essere respinta in quanto infondata.

*Sulla quarta censura, vertente su una violazione dell'art. 9 del regolamento n. 3577/92*

- 67 La Commissione afferma che la legge 4/1999, prima di essere adottata, non è stata oggetto di alcuna consultazione, in violazione dell'obbligo sancito dall'art. 9 del regolamento n. 3577/92.

68 In proposito giova ricordare che, ai sensi di tale art. 9, «prima di adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in attuazione del (...) regolamento, gli Stati membri consultano la Commissione».

69 Atteso che la legge 4/1999 costituisce una disposizione del genere e che il governo spagnolo non contesta che la Commissione non sia stata consultata a proposito di tale legge, la quarta censura è fondata.

70 Dall'insieme delle considerazioni che precedono discende che il Regno di Spagna, avendo mantenuto in vigore una normativa:

- che consente di attribuire in concessione i servizi di trasporto marittimo di passeggeri nella ria di Vigo ad un solo operatore per un periodo di venti anni, e che impone tra i criteri di attribuzione della concessione quello dell'esperienza di trasporto maturata nella detta ria,
  
- che consente di assoggettare ad obblighi di servizio pubblico i servizi di trasporto stagionali con le isole o i servizi di trasporto regolari tra i porti continentali,
  
- che non è stata oggetto di alcuna consultazione con la Commissione prima di essere adottata,

ha violato gli artt. 1, 4 e 9 del regolamento n. 3577/92 ed è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dello stesso regolamento.

## Sulle spese

- 71 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 ha concluso per la condanna del Regno di Spagna, quest'ultimo, rimasto essenzialmente soccombente, dev'essere condannato alle spese.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:

**1) Il Regno di Spagna, avendo mantenuto in vigore una normativa:**

- **che consente di attribuire in concessione i servizi di trasporto marittimo di passeggeri nella ria di Vigo ad un solo operatore per un periodo di venti anni, e che impone tra i criteri di attribuzione della concessione quello dell'esperienza di trasporto maturata nella detta ria,**
  
- **che consente di assoggettare ad obblighi di servizio pubblico i servizi di trasporto stagionali con le isole o i servizi di trasporto regolari tra i porti continentali,**
  
- **che non è stata oggetto di alcuna consultazione con la Commissione delle Comunità europee prima di essere adottata,**

**ha violato gli artt. 1, 4 e 9 del regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri**

**(cabotaggio marittimo), ed è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dello stesso regolamento.**

- 2) Il ricorso è respinto quanto al resto.**
- 3) Il Regno di Spagna è condannato alle spese.**

Firme