

Il ruolo suppletivo della Corte di Giustizia Europea nella normazione del trasporto aereo

Autore: Savino Mauro

In: Diritto civile e commerciale

La Comunità Europea, nel suo Trattato istitutivo, non aveva mancato di sottolineare l'importanza di una coesione e di un atteggiamento collaborativo e solidale tra i suoi membri, al fine di promuovere un armonioso sviluppo di tutta la Comunità, nel rispetto dei principi cardinali che ne avevano ispirato la costituzione.

Recita infatti l'art. 2 del Trattato:

La Comunità ha il compito di promuovere nell'insieme della Comunità, mediante l'instaurazione di un mercato comune e di un'unione economica e monetaria e mediante l'attuazione delle politiche e delle azioni comuni di cui agli art. 3 e 4, uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche, un elevato livello di occupazione e protezione sociale, la parità tra uomini e donne, una crescita sostenibile e non inflazionistica, un alto grado di competitività e convergenza dei risultati economici, un elevato livello di protezione dell'ambiente ed il miglioramento della qualità di quest'ultimo, il miglioramento del tenore e della qualità di vita, la coesione economica e sociale e la solidarietà tra Stati membri.

L'art. 3 lett. f) dispone poi che: "Ai fini enunciati dall' articolo 2, l'azione della Comunità comporta, alle condizioni e secondo i ritmi previsti dal presente trattato: [...] f) una politica comune nel settore dei trasporti"¹.

L'atteggiamento dell'Europa non era però dissimile da quello che abbiamo sopra descritto a proposito della politica adottata dalla Gran Bretagna (come dagli altri Stati) e dagli USA fino ad un certo momento.

Prevaleva cioè l'idea che bisognasse proteggere le proprie compagnie di bandiera dalla concorrenza di vettori stranieri, salvo intese bilaterali come quelle che abbiamo esaminato in precedenza.

I vari Stati fissavano le tariffe o le dosavano a seconda delle circostanze e della convenienza. Inoltre gli ordinamenti nazionali differivano non poco quanto alla legislazione relativa al trasporto aereo.

Sicché, risultava difficile veder realizzato il disegno tracciato dal Trattato di Roma in merito ad un mercato comune che garantisse la libera e indiscriminata circolazione di merci, persone e capitali all'interno della Comunità² e di cui il trasporto aereo non poteva non essere strumento. Tanto è vero che il Titolo IV del Trattato si occupava nello specifico proprio dei trasporti, dunque anche di quello aereo, stabilendo che gli organismi comunitari dovevano orientare la loro azione in materia verso politiche quanto più possibile codecisorie e quanto più utili allo sviluppo del settore.

Lo scollamento tra le previsioni del Trattato e la prassi, oltre che per i suddetti motivi, si realizzò anche a causa del sistema di attuazione della normativa comunitaria: il Trattato, come fonte primaria del diritto europeo, demandava poi ai singoli Stati l'implementazione delle sue norme negli ordinamenti nazionali, le cui politiche in tema di trasporti erano basate su vedute differenti, come abbiamo detto, ciò che rendeva complicata l'adozione di un punto di vista comune.

In secondo luogo, il Trattato stesso aveva realizzato una distinzione netta tra il trasporto aereo e marittimo e altre forme di trasporto, autorizzando, in via di interpretazione e di attuazione del Trattato, una ulteriore cesura tra le varie tipologie di trasporto, le norme stabilite a proposito di un tipo non essendo ritenute applicabili ad un altro, con chiare ricadute riguardo alla competizione sul mercato dei vari vettori aerei, poiché, se in un settore si aprivano varchi normativi favorevoli alla concorrenza, questi

non trovavano estensione in un altro.

Fu solo grazie all'operato della Corte di Giustizia Europea che si riuscì a superare l'impasse.

Tra le varie e importanti sentenze emesse dalla Corte va citata tra tutte la *Nouvelles Frontières* del 30.04.1986, la quale espressamente sanciva l'applicazione della normativa comunitaria sulla concorrenza al settore dei trasporti, dunque anche a quello marittimo e a quello aereo³.

Per quanto riguarda in particolare il trasporto aereo, la Corte precisò che, quanto al regime di concorrenza stabilito dal Trattato, questo era pianamente applicabile al settore, in quanto, in tutti i casi in cui il Trattato aveva optato per una applicazione restrittiva delle sue disposizioni, lo aveva fatto espressamente, laddove per il trasporto aereo non era dato di rinvenire alcuna norma del genere.

Inoltre, se, in ottemperanza all'art. 51 del Trattato, la libera erogazione di servizi risultava dipendente da una comune politica dei trasporti, ciò non implicava ipso jure la mancata applicazione a questo settore delle norme antitrust. La mancata attuazione di quella politica non ostava all'applicazione delle regole in tema di concorrenza, per la buona ragione che ciò che non era stato fatto avrebbe dovuto ben esserlo.

Vera pietra miliare nella giurisprudenza della Corte di Giustizia, la sentenza *Nouvelles Frontières* pose le basi per mettere gli Stati della CE di fronte alla necessità di ottemperare alle manchevolezze in tema di integrazione dei mercati relativi ai trasporti e, con la nascita del mercato comune europeo, nel 1993, gli Stati membri avevano dato seguito, predisponendo la necessaria normativa secondaria, alle indicazioni della Corte e alle statuizioni espresse dal Trattato di Roma.

Per l'Europa cominciava una nuova fase di liberalizzazione dei mercati di trasporto e di fattiva collaborazione tra gli Stati membri della CE, in nome di una concorrenza non più imbrigliata dai

particolarismi nazionali e dagli eccessivi interessi di parte.

1 Cfr., sul punto, ZAGATO L., *Il contratto comunitario di licenza di know-how*, Cedam, Padova, 1996, pp. 30 e ss.

2 V. MUNARI F., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1996.

3 V., sulla sentenza, tra gli altri, MANZINI P., *I principi comunitari in materia di concorrenza nella nuova disciplina del trasporto aereo*, in "Diritto comunitario e degli scambi internazionali", 4, 1988, pp. 82 e ss.; CARBONE S. M., *Principi comunitari della concorrenza e traffici marittimi. Il presente e le prospettive di sviluppo*, in "Diritto del commercio internazionale", 7, 1987, p. 321 ss; Henriotte-Estienne E., *Le règles de concurrence du traité CEE à la fixation des tarifs de transport aérien*, in "Cahiers du droit européen", 4, 1986, p. 361 ss.

<https://www.diritto.it/il-ruolo-suppletivo-della-corte-di-giustizia-europea-nella-normazione-del-trasporto-aereo/>