

**LIBRE CIRCULACION DE MERCANCIAS Y PROTECCIÓN DEL
MEDIO AMBIENTE A PROPÓSITO DE LA SENTENCIA DEL
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, DE
12 DE JUNIO DE 2003 (CASO EUGEN SCHMIDBERGER,
INTERNATIONALE TRANSPORTE UND PLANZÜGE CONTRA
AUSTRIA).**

Alfonso Ortega Giménez

Profesor Colaborador de Derecho internacional privado de la Universidad

Miguel Hernández de Elche.

Sumario: I. Planteamiento.- II. Objeto de la litis.- III. Cuestiones a resolver.- IV. Libre circulación de mercancías vs. protección del medio ambiente.- V. Reflexión final.

**LIBRE CIRCULACION DE MERCANCIAS Y PROTECCIÓN DEL
MEDIO AMBIENTE A PROPÓSITO DE LA SENTENCIA DEL
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, DE
12 DE JUNIO DE 2003 (CASO EUGEN SCHMIDBERGER,
INTERNATIONALE TRANSPORTE UND PLANZÜGE CONTRA
AUSTRIA)¹.**

Sumario: I. Planteamiento.- II. Objeto de la litis.- III. Cuestiones a resolver.- IV. Libre circulación de mercancías vs. protección del medio ambiente.- V. Reflexión final.

Resumen: Resolución del TJCE sobre los requisitos de la responsabilidad de un Estado miembro como consecuencia de los daños causados a los particulares por las infracciones del Derecho comunitario, en el marco de un litigio entre Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge y la República de Austria acerca de la autorización concedida tácitamente por la autoridad competente de esta última a una asociación con fines esencialmente medioambientales para organizar una concentración en la autopista del Brenner que tuvo como efecto el bloqueo total de la circulación por ésta durante casi treinta horas.

Palabras clave: libre circulación de mercancías, protección del medio ambiente.

I. Planteamiento.

1. Mediante resolución de 1 de febrero de 2000, el Oberlandesgericht Innsbruck planteó seis cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 30, 34 y 36 del Tratado CE (actualmente artículos 28, 29 y 30 del TCE, tras su modificación), en relación con el artículo 5 del TCE (actualmente, artículo 10 del TCE), y sobre los requisitos de la responsabilidad de un Estado

¹ Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Pleno). Caso Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge contra Austria. Sentencia de 12 junio 2003. TJCE\2003\165.

miembro como consecuencia de los daños causados a los particulares por las infracciones del Derecho comunitario.

Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge (en lo sucesivo, “Schmidberger”) y la República de Austria acerca de la autorización concedida tácitamente por la autoridad competente de esta última a una asociación con fines esencialmente medioambientales para organizar una concentración en la autopista del Brenner que tuvo como efecto el bloqueo total de la circulación por ésta durante casi treinta horas.

II. Objeto de la *litis*.

2. El 15 de mayo de 1998, la asociación Transitforum Austria Tirol, cuyo objetivo es la “protección del espacio vital en la región de los Alpes”, informó a la Bezirkshauptmannschaft Innsbruck, con arreglo a los artículos 2 del VslgG y 86 de la StVO, de que tendría lugar una concentración desde las 11.00 de la mañana del viernes 12 de junio de 1998 hasta las 15.00 del sábado 13 de junio de 1998 en la autopista del Brenner (A 13), que supondría durante ese período de tiempo el cierre a toda circulación por dicha autopista en el tramo comprendido entre el área de descanso del Europabrücke y el peaje de Schönberg (Austria).

El mismo día, el presidente de dicha asociación dio una conferencia de prensa, a continuación de la cual los medios de comunicación austriacos y alemanes difundieron la información relativa al cierre de la autopista del Brenner. Los automovil-club austriaco y alemán, que también habían sido avisados, proporcionaron igualmente informaciones prácticas a los automovilistas, indicando concretamente que debían evitar dicha autopista durante el período en cuestión.

El 21 de mayo de 1998, la Bezirkshauptmannschaft solicitó a la Sicherheitsdirektion für Tirol instrucciones respecto a la concentración anunciada. El 3 de junio de 1998, el Sicherheitsdirektor dio orden de no prohibirla. El 10 de junio de 1998, tuvo lugar una reunión de los miembros de varias autoridades locales con objeto de garantizar el desarrollo sin tropiezos de dicha concentración.

Al estimar que dicha concentración era legal con arreglo al Derecho austriaco, la Bezirkshauptmannschaft decidió no prohibirla, pero no examinó si su decisión podía conculcar el Derecho comunitario.

Dicha concentración se organizó efectivamente en el lugar y día indicados. En consecuencia, los vehículos pesados de mercancías que habrían debido utilizar la autopista del Brenner quedaron inmovilizados el viernes 12 de junio de 1998 desde las 9.00. Dicha autopista se reabrió al tráfico el sábado 13 de junio de 1998 hacia las 15.30, sin perjuicio de las prohibiciones de circulación aplicables en virtud de la normativa austriaca, por lo que respecta a los camiones de más de 7,5 toneladas durante determinadas horas de los sábados y domingos.

Schmidberger es una empresa de transportes internacionales con domicilio social en Rot an der Rot (Alemania) que dispone de seis vehículos pesados de mercancías “silenciosos y limpios” provistos de remolques. Su actividad principal consiste en transportar madera de Alemania a Italia y acero de Italia a Alemania. Para ello sus vehículos pesados utilizan esencialmente la autopista del Brenner.

Schmidberger interpuso un recurso ante el Landesgericht Innsbruck (Austria) que tiene por objeto que se condene a la República de Austria a pagarle una indemnización de 140.000 chelines austriacos (ATS) en concepto de daños y perjuicios, debido a la imposibilidad de que cinco de sus camiones utilizaran la autopista del Brenner durante cuatro días consecutivos, habida cuenta de que, por un lado, el jueves 11 de junio de 1998 era día festivo en dicho Estado miembro, mientras que el 13 y 14 de junio siguientes eran sábado y domingo, y que, por otro lado, la normativa austriaca establece una prohibición de circulación de camiones de más de 7,5 toneladas durante la mayor parte de los fines de semana y de los días festivos. Dicha autopista constituye la única vía de tránsito que sus vehículos pueden utilizar entre Alemania e Italia. En opinión de Schmidberger, la no prohibición de la concentración y la falta de intervención de las autoridades austriacas para impedir el bloqueo de esta ruta constituyen un obstáculo a la libre circulación de mercancías. Al no poder justificarse por los derechos a la libertad de expresión y a la libertad de reunión de los manifestantes, dicho obstáculo infringe el Derecho comunitario y, por consiguiente, puede suponer la responsabilidad del Estado miembro de que se trate. En el caso de autos, el perjuicio sufrido por Schmidberger consiste en la inmovilización de sus vehículos pesados de mercancías (50.000 ATS), los gastos fijos relativos a los conductores (5.000 ATS) y un lucro cesante que se deriva de los descuentos concedidos a los clientes a causa de los considerables retrasos en el transporte de las mercancías y del hecho de que no se llevaran a cabo seis trayectos entre Alemania e Italia (85.000 ATS).

La República de Austria solicitó que se desestimara dicho recurso, debido a que la decisión de no prohibir la concentración anunciada se había tomado tras un examen minucioso de la situación, a que se habían difundido previamente informaciones sobre la fecha del cierre de la autopista del Brenner en dicho Estado miembro, en Alemania y en Italia, y a que dicha concentración no había dado lugar a embotellamientos importantes ni a otros incidentes. En opinión de la República de Austria, el obstáculo a la libre circulación que resulta de una manifestación está autorizado en la medida en que no sea permanente y grave. La apreciación de los intereses controvertidos ha de inclinarse del lado de las libertades de expresión y de reunión, puesto que los derechos fundamentales son intangibles en una sociedad democrática.

Tras señalar que no se había demostrado que los camiones de Schmidberger debieran utilizar la autopista del Brenner los días 12 y 13 de junio de 1998 ni que hubiera sido imposible, una vez la empresa afectada tuvo conocimiento de la organización de la concentración, modificar los itinerarios para evitar un perjuicio, el Landesgericht Innsbruck, mediante sentencia de 23 de septiembre de 1999, desestimó el recurso, debido a que dicha sociedad de transporte, por un lado, no había cumplido los requisitos (de Derecho material austriaco) sobre la carga de la alegación y de la prueba del daño

financiero alegado y, por otro lado, no había cumplido con su obligación (de Derecho procesal austriaco) de exponer todos los hechos en los que se basa la demanda y que son necesarios para la solución del litigio.

Schmidberger interpuso entonces recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Oberlandesgericht Innsbruck, quien estima que es preciso tener en cuenta las exigencias del Derecho comunitario cuando se cuestionan, como en el presente caso, derechos basados, al menos parcialmente, en él.

III. Cuestiones a resolver.

3. A este respecto, es importante determinar, en primer lugar, si el principio de libre circulación de mercancías, en relación eventualmente con el artículo 5 del TCE, obliga a un Estado miembro a garantizar el libre acceso a las principales vías de tránsito y si dicha obligación prevalece sobre los derechos fundamentales, tales como la libertad de expresión y la libertad de reunión, garantizados por los artículos 10 y 11 del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (en lo sucesivo, “CEDH”).

En caso afirmativo, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en segundo lugar, si la infracción del Derecho comunitario así observada está suficientemente caracterizada para generar la responsabilidad del Estado. Se plantean en particular cuestiones de interpretación por lo que respecta a la determinación del grado de precisión y de claridad de los artículos 5, 30, 34 y 36 del TCE.

En el caso de autos, la responsabilidad del Estado puede generarse a raíz de una acción normativa equivocada – al no haber adaptado el legislador austriaco la normativa en materia de libertad de reunión a las obligaciones derivadas del Derecho comunitario y, en particular, del principio de libre circulación de mercancías– o a causa de una infracción administrativa – al estar obligada la autoridad nacional competente, conforme al deber de cooperación y de lealtad invocado en el artículo 5 del Tratado, a interpretar el Derecho interno de conformidad con las exigencias de este Tratado en materia de libre circulación de mercancías, en la medida en que dichas obligaciones derivadas del Derecho comunitario son directamente aplicables– .

El mencionado órgano jurisdiccional alberga dudas, en tercer lugar, sobre la naturaleza y el importe del derecho a obtener una indemnización como consecuencia de la responsabilidad del Estado. Se plantea la cuestión del rigor con el que ha de probarse la causa y la cuantía del perjuicio ocasionado por la infracción legislativa o administrativa del Derecho comunitario y desea saber, en particular, si existe también derecho a obtener indemnización en el supuesto de que la cuantía del perjuicio sólo pueda demostrarse mediante estimaciones a tanto alzado.

Por último, el órgano jurisdiccional remitente manifiesta sus dudas en cuanto a la regulación nacional del ejercicio del derecho a obtener una indemnización como consecuencia de la responsabilidad del Estado. Se pregunta si las normas austriacas sobre la carga de la alegación y de la

prueba de un derecho y sobre la obligación de exponer todos los hechos necesarios para la solución del litigio cumplen el principio jurisprudencial de efectividad, en la medida en que los derechos basados en el Derecho comunitario no están siempre definidos de entrada en su totalidad y el solicitante experimenta verdaderas dificultades a la hora de exponer con exactitud todos los hechos exigidos por la normativa austriaca. En el presente caso, el contenido del derecho a obtener una indemnización no está claro ni en cuanto al fundamento ni en cuanto a su importe, de modo que resulta necesario plantear una cuestión prejudicial. Ahora bien, el razonamiento del órgano jurisdiccional de primera instancia podría impedir el ejercicio de derechos basados en el Derecho comunitario al desestimar la pretensión basándose en principios jurídicos nacionales y eludir por motivos meramente formales las cuestiones relevantes del Derecho comunitario².

² Al considerar que la solución del litigio necesita por tanto la interpretación del Derecho comunitario, el Oberlandesgericht Innsbruck decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Deben interpretarse los principios de libre circulación de mercancías en el sentido del artículo 28 CE (antiguo artículo 30) y siguientes o de otras disposiciones de Derecho comunitario en el sentido de que un Estado miembro está obligado a mantener libres de todo tipo de restricciones y obstáculos las rutas de tránsito más importantes bajo cualquier circunstancia o al menos en la medida de lo posible y razonable, y concretamente de tal modo que, en particular, no debe autorizarse una manifestación de carácter político convocada en una ruta de tránsito o, al menos, debe disolverse posteriormente cuando o tan pronto como dicha manifestación pueda celebrarse fuera de la ruta de tránsito con un impacto similar sobre la opinión pública?

2) El hecho de que las disposiciones nacionales de un Estado miembro sobre el derecho de reunión y la libertad de reunión no contengan ninguna indicación de que, al efectuar la ponderación entre la libertad de reunión y el interés público, deben tenerse en cuenta también los principios de Derecho comunitario, especialmente las libertades fundamentales y, en el presente caso, en particular, las disposiciones relativas a la libre circulación de mercancías, cuando ello supone que se autorice y celebre una manifestación de carácter político de veintiocho horas de duración que, unida a una prohibición nacional general preexistente de circular los días festivos, hace que una ruta esencial para el transporte intracomunitario de mercancías permanezca cerrada, concretamente para la mayor parte del tráfico de camiones, durante cuatro días – a excepción de una breve interrupción de unas pocas horas– ¿constituye una violación suficientemente caracterizada del Derecho comunitario para generar, con arreglo a los principios del Derecho comunitario, la responsabilidad de dicho Estado miembro si concurren los demás requisitos al efecto?

3) La decisión de una autoridad nacional según la cual las disposiciones del Derecho comunitario y, en particular, las relativas a la libre circulación de mercancías y a los deberes generales de cooperación y lealtad del artículo 10 del TCE (antiguo artículo 5), no se oponen a la celebración de una manifestación de carácter político de veintiocho horas de duración que, unida a la prohibición nacional general preexistente de circular los días festivos, hace que una ruta esencial para el transporte intracomunitario de mercancías permanezca cerrada, concretamente para la mayor parte del tráfico de camiones, durante cuatro días – a excepción de una breve interrupción de unas pocas horas–, por lo que dicha manifestación no debe prohibirse, ¿constituye una violación suficientemente caracterizada del Derecho comunitario para generar, con arreglo a los principios del Derecho comunitario, la responsabilidad de un Estado miembro si concurren los demás requisitos?

4) ¿Debe atribuirse a la finalidad de una manifestación de carácter político autorizada por las autoridades, consistente en reivindicar un espacio vital saludable y llamar la atención sobre los peligros para la salud de la población ocasionados por el creciente tránsito de camiones, una importancia mayor que a las disposiciones del Derecho comunitario relativas a la libre circulación de mercancías en el sentido del artículo 28 del TCE?

5) ¿Debe considerarse que existe un daño que genera un derecho a indemnización por responsabilidad del Estado cuando la persona perjudicada, si bien puede probar que se daban todas las condiciones para la obtención de un beneficio, en el presente caso la posibilidad de realizar transportes

IV. Libre circulación de mercancías vs. protección del medio ambiente.

4. Es preciso señalar que las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente suscitan dos problemas concretos relacionados entre sí, aunque diferentes: a) por un lado, saber si el cierre total de la autopista del Brenner durante cerca de treinta horas sin interrupción, en condiciones como las del asunto principal, constituye un obstáculo incompatible con la libre circulación de mercancías y, por consiguiente, ha de considerarse que constituye una violación del Derecho comunitario; y, b) por otro lado, determinar los requisitos para que pueda exigirse la responsabilidad de un Estado miembro por los daños causados a los particulares como consecuencia de la inobservancia del Derecho comunitario.

5. Teniendo en cuenta que la libre circulación de mercancías constituye uno de los principios fundamentales de la Comunidad Europea; en concreto, el artículo 30 del TCE establece que quedarán prohibidas entre los Estados miembros las restricciones cuantitativas a la importación, así como todas las medidas de efecto equivalente. Del mismo modo, el artículo 34 prohíbe entre estos últimos las restricciones cuantitativas a la exportación, así como todas las medidas de efecto equivalente³. Así es como el propio TJCE declaró en concreto que, como medio indispensable para la realización del mercado sin fronteras interiores, el artículo 30 no prohíbe sólo las medidas de origen estatal que, en sí mismas, creen restricciones al comercio entre los Estados miembros, sino que puede también aplicarse cuando un Estado miembro se abstenga de adoptar las medidas necesarias para hacer frente a obstáculos a la libre circulación de mercancías debidos a causas que no sean de origen estatal.

En efecto, el hecho de que un Estado miembro se abstenga de actuar o, en su caso, siga sin adoptar medidas suficientes para impedir determinados obstáculos a la libre circulación de mercancías, creados especialmente por acciones de particulares en su territorio contra productos originarios de otros Estados miembros, puede obstaculizar los intercambios intracomunitarios tanto como un acto positivo.

transfronterizos de mercancías con los camiones que explota, pero que tuvieron que estar inactivos durante cuatro días como consecuencia de la manifestación de veintiocho horas de duración, no puede sin embargo demostrar que perdiera un porte concreto?

6) En caso de respuesta negativa a la cuarta cuestión:

El deber de cooperación y lealtad que impone el artículo 10 del TCE (antiguo artículo 5) a las autoridades nacionales y, en particular, a los órganos jurisdiccionales, y el principio de efectividad, ¿deben tenerse en cuenta de tal modo que las normas nacionales de Derecho material o procesal que limitan la invocación de derechos basados en el Derecho comunitario, como en este caso el derecho a una indemnización por responsabilidad del Estado, deben dejarse sin aplicar hasta que exista una total certeza sobre el contenido de los derechos conferidos por el Derecho comunitario, en caso necesario tras recurrir al Tribunal de Justicia mediante una petición de decisión prejudicial?''.

³ Conforme a la reiterada jurisprudencia desde la sentencia de 11 de julio de 1974, *Dassonville* estas disposiciones, situadas en su contexto, deben entenderse en el sentido de que tienden a la supresión de todos los obstáculos, directos o indirectos, reales o potenciales, a las corrientes de intercambios en el comercio intracomunitario.

En consecuencia, los artículos 30 y 34 del Tratado obligan a los Estados miembros no sólo a no adoptar ellos mismos actos o comportamientos que puedan constituir un obstáculo a los intercambios, sino también, en relación con el artículo 5 del Tratado, a tomar todas las medidas necesarias y adecuadas para garantizar en su territorio el respeto de dicha libertad fundamental. En efecto, conforme a dicho artículo 5, los Estados miembros están obligados a adoptar todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado y a abstenerse de todas aquellas medidas que puedan poner en peligro la realización de los fines de dicho Tratado.

6. De lo anterior se desprende que, por lo que respecta a una situación como la que es objeto del litigio principal, la autoridad nacional competente, cuando se enfrenta a obstáculos al ejercicio efectivo de una libertad fundamental reconocida en el TCE, como la libre circulación de mercancías, y que se derivan de actuaciones llevadas a cabo por particulares, está obligada a adoptar las medidas apropiadas al objeto de garantizar dicha libertad en el Estado miembro de que se trate, aun cuando, como en asunto principal, tales mercancías se encuentren tan sólo en tránsito por Austria de camino a Italia o Alemania.

Procede añadir que dicha obligación de los Estados miembros es tanto más esencial cuanto que está en cuestión un eje de carreteras de especial importancia, como es la autopista del Brenner, que constituye una de las principales vías de comunicación terrestre para los intercambios entre la Europa septentrional y el norte de Italia.

De todo lo anterior, se desprende que el hecho de no haber impedido la autoridad competente de un Estado miembro una concentración que supuso el bloqueo total, durante cerca de treinta horas sin interrupción, de una vía de comunicación importante como la autopista del Brenner puede restringir el comercio intracomunitario de mercancías y, por consiguiente, ha de considerarse que constituye una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas, en principio incompatible con las obligaciones de Derecho comunitario que se derivan de los artículos 30 y 34 del TCE, en relación con el artículo 5 de éste, a menos que el hecho de no haber impedido dicha concentración pueda estar objetivamente justificado.

7. En cuanto a la cuestión de si el objetivo de la concentración de los días 12 y 13 de junio de 1998 –durante la cual los manifestantes pretendían llamar la atención del público sobre la amenaza que para el medio ambiente y la salud pública constituye el aumento constante de la circulación de vehículos pesados de mercancías por la autopista del Brenner así como a incitar a la autoridad competente a reforzar las medidas capaces de reducir dicho tráfico y la consiguiente contaminación en la región extremadamente sensible de los Alpes– puede prevalecer sobre las obligaciones del Derecho comunitario en materia de libre circulación de mercancías, el TJCE señala que aun cuando la protección del medio ambiente y de la salud pública, en particular en dicha región, puede, en determinadas circunstancias, constituir un objetivo legítimo de interés general que justifique una

restricción a las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, entre las que figura la libre circulación de mercancías, es preciso señalar que los objetivos específicos de dicha concentración no son, como tales, determinantes en el contexto de una acción judicial como la entablada por Schmidberger, que tiene por objeto exigir la responsabilidad de un Estado miembro como consecuencia de la alegada violación del Derecho comunitario, la cual se deriva de la circunstancia de que las autoridades nacionales no impidieron que se obstaculizara el tráfico en la autopista del Brenner.

V. Reflexión final.

8. El mercado único es uno de los mayores logros de la Unión Europea, y con este fin, se han ido eliminando progresivamente las restricciones al comercio y la libre competencia entre Estados miembros –con el fin de consagrar una verdadera “libre circulación de mercancías”–, lo que ha redundado en el aumento del nivel de vida

De esta forma, el hecho de no haber impedido la autoridad competente de un Estado miembro una concentración que supuso el bloqueo total, durante cerca de treinta horas sin interrupción, de una vía de comunicación importante como la autopista del Brenner puede restringir el comercio intracomunitario de mercancías y, por consiguiente, ha de considerarse que constituye una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas, en principio incompatible con las obligaciones de Derecho comunitario que se derivan de los artículos 30 y 34 del TCE , en relación con el artículo 5 de éste, a menos que el hecho de no haber impedido dicha concentración pueda estar objetivamente justificado.

9. La concentración de los días 12 y 13 de junio de 1998 –durante la cual los manifestantes pretendían llamar la atención del público sobre la amenaza que para el medio ambiente y la salud pública constituye el aumento constante de la circulación de vehículos pesados de mercancías por la autopista del Brenner así como a incitar a la autoridad competente a reforzar las medidas capaces de reducir dicho tráfico y la consiguiente contaminación en la región extremadamente sensible de los Alpes– puede prevalecer sobre las obligaciones del Derecho comunitario en materia de libre circulación de mercancías.

No obstante, el TJCE señala que aun cuando la protección del medio ambiente y de la salud pública, en particular en dicha región, puede, en determinadas circunstancias, constituir un objetivo legítimo de interés general que justifique una restricción a las libertades fundamentales garantizadas por el TCE, entre las que figura la libre circulación de mercancías, es preciso señalar que los objetivos específicos de dicha concentración –protección del medio ambiente y protección de los derechos

fundamentales de libertad de expresión y reunión⁴– no son, como tales, determinantes en el contexto de una acción judicial como la entablada por Schmidberger, que tiene por objeto exigir la responsabilidad de un Estado miembro como consecuencia de la alegada violación del Derecho comunitario, la cual se deriva de la circunstancia de que las autoridades nacionales no impidieron que se obstaculizara el tráfico en la autopista del Brenner.

⁴ Evidentemente, pueden imponerse restricciones al ejercicio de estos derechos, en la medida en que éstas respondan efectivamente a objetivos de interés general y no constituyan, habida cuenta del objetivo perseguido por tales restricciones, una intervención desmesurada e intolerable que afecte a la propia esencia de los derechos protegidos; si bien, en el caso que nos ocupa, se habían tomado diversas medidas de regulación y de acompañamiento por parte de las autoridades competentes al objeto de limitar en lo posible las alteraciones de la circulación rodada. Por ello, en particular, dichas autoridades, incluidas las fuerzas policiales, los organizadores de la manifestación y varias asociaciones de automovilistas colaboraron para garantizar el buen desarrollo de la concentración. Mucho antes de la fecha en la que ésta debía celebrarse, se había lanzado una amplia campaña de información por parte de los medios de comunicación y de los automóvil-club, tanto en Austria como en los países limítrofes, y se habían previsto varias rutas alternativas, de manera que los operadores económicos afectados estaban debidamente informados de las restricciones a la circulación aplicables en la fecha y el lugar de la concentración prevista y se encontraban en condiciones de tomar con tiempo todas las medidas eficaces para evitar dichas restricciones. Además, se había desplegado un servicio de orden en el propio lugar donde se debía celebrar la manifestación.

ALFONSO ORTEGA GIMÉNEZ es Licenciado en Derecho por la Universidad de Alicante, 2000 y Master en Comercio Internacional también por la Universidad de Alicante, 2001. Desde el curso académico 2000-2001 hasta el curso académico 2005-2006 ha sido Profesor Titular de Derecho internacional privado de la Universidad Cardenal Herrera-CEU en Elche, y, desde el curso académico 2001-2002 hasta el curso académico 2005-2006 ha sido Profesor Asociado de Derecho internacional privado de la Universidad Miguel Hernández de Elche.

En la actualidad, es Profesor Colaborador de Derecho internacional privado en la Universidad Miguel Hernández de Elche; Subdirector Académico del Master en Comercio Internacional, organizado por la Universidad de Alicante. Asimismo, es Colaborador Honorífico del Departamento de Filosofía del Derecho y Derecho internacional privado (Área de Derecho internacional privado) de la Universidad de Alicante, Miembro de número de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales (AEPDIRI), Responsable del Área de Derecho internacional privado del Departamento de Arte, Humanidades y Ciencias Sociales y Jurídicas de la Universidad Miguel Hernández de Elche, Tutor Académico de prácticas, Coordinador de 5º Curso y del Practicum de la Licenciatura en Derecho de la Universidad Miguel Hernández de Elche. Además, es Coordinador de la Revista de la Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de la Universidad Miguel Hernández de Elche (<http://revistasocialesyjuridicas.umh.es>), profesor del Master en Comercio Internacional, organizado por la Universidad de Alicante, desde el curso académico 2002-2003, profesor del Master Universitario en Propiedad Industrial, Intelectual y Derecho de la Sociedad de la Información, organizado también por la Universidad de Alicante, Colaborador Académico del Departamento de Derecho Público de la Escuela Superior de Administración y Dirección de Empresas (ESADE), profesor del *Executive Master in International Business* -Master Universitario en Dirección y Gestión Internacional, organizado por la Universidad Miguel Hernández de Elche, y profesor del Master Universitario en Internacionalización de la empresa, organizado por la Universidad Politécnica de Valencia. Asimismo, es Experto en Comercio Exterior de la Fundación Instituto Cameral para la Creación y Desarrollo de la Empresa (INCYDE), y Colaborador en el área temática de Comercio Exterior del Portal Navactiva (www.navactiva.com), proyecto de la Agencia Navarra de Innovación (ANAIN).

Ha sido ponente en numerosos cursos organizados en España y en el extranjero en materia de Derecho internacional privado, Nacionalidad y Extranjería, Derecho del comercio internacional y protección de datos de carácter personal, entre otros. Además, es autor de diferentes artículos, notas, reseñas y comentarios relacionados con dichas materias publicados en Revistas científicas y de divulgación españolas y extranjeras, autor de varias obras publicadas por el ICEX, dentro de la colección “Cuadernos básicos de exportación”: *El contrato de compraventa internacional de mercaderías*, 2008; y, *El contrato de joint venture internacional*, 2006; y, ha participado, como

coordinador y/o coautor, en los libros colectivos: *Cine y Derecho en 13 películas*, Editorial Club Universitario, 2008; *Gestión del cobro de las operaciones de venta internacional* (2ª edición), Editorial Club Universitario, 2008; *Guía práctica sobre protección de datos de carácter personal para abogados*, Grupo Difusión, Barcelona, 2007; *Manual práctico orientativo de extranjería. Aspectos jurídicos y sociales del fenómeno de la inmigración en España*, Grupo Difusión, Barcelona, 2007, *Código básico de Extranjería y Nacionalidad*, Ediciones Laborum, Murcia, 2007, *Guía de herramientas informáticas para juristas*, Editorial Club Universitario, Alicante, 2007, *Los mecanismos extrajudiciales de solución de conflictos laborales: pieza clave del sistema español de relaciones laborales*, Laborum, Murcia, 2007, *Manual práctico de contratación internacional*, Grupo Difusión, Barcelona, 2007; *Guía práctica de los derechos y libertades de los extranjeros y su integración social en la ciudad de Elche*, Editorial Club Universitario, 2006; *Cuestiones jurídicas actuales sobre el fútbol español*, Bosch, 2006; *La inmigración en la Comunidad Valenciana: un estudio multidisciplinar*, Tirant lo blanch, 2006; *Gestión del cobro de las operaciones de venta internacional*, Editorial Club Universitario, 2005; *Introducción al Derecho*, Universidad Miguel Hernández, 2005; *Derecho e Internet. Textos Jurídicos Básicos*. Alicante, Compás editorial, 2001; y, *Estatuto Jurídico del no nacional en España (Nacionalidad y Extranjería)*, Alicante, Compás editorial, 2001.