

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

10 luglio 2019 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto – Spazio ferroviario europeo unico – Direttiva 2012/34/UE – Articolo 3 – Nozione di “infrastruttura ferroviaria” – Allegato II – Pacchetto minimo di accesso – Inclusione dell’utilizzazione delle banchine per viaggiatori»

Nella causa C-210/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Schienen-Control Kommission (Commissione di controllo della rete ferroviaria, Austria), con decisione del 19 febbraio 2018, pervenuta in cancelleria il 23 marzo 2018, nel procedimento

WESTbahn Management GmbH

contro

ÖBB-Infrastruktur AG,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da F. Biltgen, presidente di sezione, J. Malenovský e L.S. Rossi (relatrice), giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: R. Șereș, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 17 gennaio 2019,

considerate le osservazioni presentate:

- per la WESTbahn Management GmbH, da R. Schender, Rechtsanwalt;
- per la ÖBB-Infrastruktur AG, da K. Retter, Rechtsanwalt;
- per il governo francese, da D. Colas, I. Cohen e A.-L. Desjonquères, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da G. Braun e J. Hottiaux, in qualità di agenti;

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 28 marzo 2019,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'allegato II della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU 2012, L 343, pag. 32).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che oppone la WESTbahn Management GmbH alla ÖBB-Infrastruktur AG in merito alla legittimità dei canoni richiesti da quest'ultima per l'utilizzazione, da parte della WESTbahn Management, delle banchine per viaggiatori nelle stazioni.

Contesto normativo

Regolamento (CEE) n. 2598/70

3 La parte A dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2598/70 della Commissione, del 18 dicembre 1970, che fissa il contenuto delle diverse voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970 (GU 1970, L 278, pag. 1), prevedeva quanto segue:

«L'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi in appresso indicati, sempreché essi facciano parte dei binari di corsa e dei binari di servizio, eccettuati quelli situati all'interno delle officine di riparazione del materiale e dei depositi o rimesse per i mezzi di trazione, nonché i raccordi privati:

(...)

– (...) banchine per viaggiatori e per merci;

(...).».

Direttiva 91/440/CEE

4 L'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU 1991, L 237, pag. 25), così disponeva:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

(...)

– “infrastruttura ferroviaria”: quanto definito nell'allegato I, parte A, del [regolamento n. 2598/70] (...);

(...).».

Direttiva 2001/14/CE

5 L'allegato II della direttiva 2001/14/CE. del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU 2001, L 75, pag. 29), era redatto nel seguente modo:

«Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:
 - a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura;
 - b) diritto di usare la capacità concessa;
 - c) uso di scambi e raccordi;
 - d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
 - e) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
2. L'accesso ai servizi sulla linea e la fornitura dei servizi comprendono:
 - (...)
 - c) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture;
 - (...)

Direttiva 2012/34

6 I considerando 3, 7, 8, 26 e 65 della direttiva 2012/34 enunciano quanto segue:

«(3) È opportuno migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, tenendo conto degli aspetti specifici delle ferrovie.

(...)

(7) Nell'applicare al settore dei trasporti ferroviari il principio della libertà di prestare servizi, è opportuno tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore.

(8) Per stimolare la concorrenza nell'ambito dell'esercizio dei servizi di trasporto ai fini di un migliore comfort e servizio agli utenti, gli Stati membri dovrebbero mantenere la responsabilità generale dello sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria adeguata.

(...)

(26) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie e garantire la piena trasparenza e un accesso su base non discriminatoria ai servizi nonché alla loro fornitura, è opportuno operare una distinzione fra fornitura di servizi di trasporto e utilizzo degli impianti di servizio. (...)

(...)

(65) È auspicabile definire quei componenti del servizio d'infrastruttura che sono essenziali per consentire a un operatore di prestare un servizio e che dovrebbero essere forniti in cambio di diritti minimi di accesso».

7 L'articolo 3 di detta direttiva, intitolato «Definizioni», ai suoi punti da 1 a 3, prevede quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) “impresa ferroviaria”, qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi della presente direttiva e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- 2) “gestore dell'infrastruttura”, qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;
- 3) “infrastruttura ferroviaria”, gli elementi elencati nell'allegato I».

8 L'articolo 13 della richiamata direttiva, rubricato «Condizioni di accesso ai servizi», ai paragrafi 1, 2, e 4 così prevede:

«1. I gestori dell'infrastruttura forniscono a tutte le imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, il pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato II, punto 1.

2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee, alle strutture di cui all'allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture.

(...)

4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. (...)».

9 L'articolo 31 di tale direttiva, intitolato «Principi di imposizione dei canoni», ai paragrafi 3 e 7, dispone quanto segue:

«3. Fatti salvi i paragrafi 4 o 5 del presente articolo o dell'articolo 32, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario

(...)

7. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole».

10 L'allegato I della direttiva 2012/34, recante «Elenco degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria», è così formulato:

«L'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi in appresso indicati, sempreché essi facciano parte dei binari di corsa e dei binari di servizio, eccettuati quelli situati all'interno delle officine di riparazione del materiale e dei depositi o rimesse per i mezzi di trazione, nonché i raccordi privati:

(...)

– (...) banchine per viaggiatori e per merci, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci (...),

(...)».

11 L'allegato II di tale direttiva, contenente l'elenco dei «Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie (di cui all'articolo 13)», è redatto nei seguenti termini:

«1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:

(...)

c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;

(...)

2. L'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:

a) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria;

(...)».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

12 La ÖBB-Infrastruktur è un «gestore dell'infrastruttura», ai sensi dell'articolo 3, punto 2, della direttiva 2012/34, che gestisce la maggior parte della rete ferroviaria austriaca.

13 La WESTbahn Management, che è un'«impresa ferroviaria», ai sensi dell'articolo 3, punto 1, di tale direttiva, ha chiesto alla ÖBB-Infrastruktur di far fermare treni in talune stazioni della rete ferroviaria austriaca.

14 Ritenendo che il canone richiesto dalla ÖBB-Infrastruktur per l'uso di tali stazioni ferroviarie fosse troppo elevato, la WESTbahn Management ha presentato un reclamo vertente sulla legittimità di tale canone dinanzi alla Schienen-Control Kommission (Commissione di controllo ferroviario, Austria), in qualità di organismo di controllo del settore ferroviario austriaco.

15 Le parti nel procedimento principale sono in disaccordo sulla questione se l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori rientri nel pacchetto minimo di accesso e, in particolare, nell'uso dell'infrastruttura ferroviaria, ai sensi del punto 1, lettera c), dell'allegato II della direttiva 2012/34, o nell'accesso agli impianti di servizio ai sensi del punto 2, lettera a), dell'allegato II di tale direttiva.

16 Secondo il giudice del rinvio, tale punto è decisivo per determinare gli importi autorizzati del canone richiesto per l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori. Infatti, i canoni riscossi per il pacchetto minimo di accesso sono, ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34, pari al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Per contro, conformemente all'articolo 31, paragrafo 7, di tale direttiva, i canoni esigibili per l'accesso agli impianti di servizio di all'allegato II, punto 2, di detta direttiva non possono superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

17 Il giudice del rinvio ritiene che un'interpretazione letterale delle disposizioni rilevanti della direttiva 2012/34 porti a privilegiare l'interpretazione secondo la quale l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori rientra nel pacchetto minimo di accesso e, in particolare nell'uso delle infrastrutture ferroviarie, di cui all'allegato II, punto 1, lettera c), della direttiva 2012/34. Infatti, tale disposizione qualifica, in particolare, come pacchetto minimo, l'«uso dell'infrastruttura ferroviaria» la quale, conformemente all'allegato I, secondo trattino di tale direttiva, si compone in particolare delle «banchine per viaggiatori (...) anche nelle stazioni passeggeri».

18 Tuttavia, la situazione sarebbe diversa qualora fosse accolta un'interpretazione sistematica della direttiva 2012/34, secondo la quale le banchine per viaggiatori sarebbero incluse nella categoria comprendente le «stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture» in quanto impianti di servizio ai sensi del punto 2, lettera a), dell'allegato II di tale direttiva, esulando così dal pacchetto minimo di accesso definito al punto 1 dell'allegato II di quest'ultima.

19 Peraltro, fino all'entrata in vigore della direttiva 2012/34, la direttiva 2001/14 conteneva un allegato II, analogo all'allegato II della direttiva 2012/34. Tuttavia, a differenza di quest'ultimo allegato, l'allegato II della direttiva 2001/14 non includeva l'uso dell'infrastruttura ferroviaria nel pacchetto minimo, di modo che, secondo il giudice del rinvio, era evidente che le «banchine per viaggiatori» dovevano essere incluse nella categoria contenente «le stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture», di cui all'allegato II, punto 2, lettera c), della direttiva 2001/14. Di conseguenza, tale giudice ritiene che se il legislatore dell'Unione avesse voluto modificare il principio di imposizione dei canoni per l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori lo avrebbe annunciato nei considerando della direttiva 2012/34 e ciò a maggior ragione in quanto una modifica del genere comporterebbe conseguenze finanziarie considerevoli.

20 In tale contesto, la Schienen-Control Kommission (commissione di controllo ferroviario, Austria) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'allegato II, punto 2, lettera a), della [direttiva 2012/34] debba essere interpretato nel senso che nella fattispecie ivi menzionata di “stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture” ricadano parimenti gli elementi dell'infrastruttura ferroviaria “banchine per viaggiatori” di cui all'allegato I, secondo trattino della medesima direttiva.

2) In caso di risposta negativa alla prima questione:

Se l'allegato II, punto 1, lettera c) della [direttiva 2012/34] debba essere interpretato nel senso che la fattispecie ivi menzionata di “uso dell'infrastruttura ferroviaria” includa l'utilizzazione di banchine per passeggeri di cui all'allegato I, secondo trattino della direttiva medesima».

Sulle questioni pregiudiziali

21 Con le sue due questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'allegato II della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che le «banchine per viaggiatori», di cui all'allegato I della stessa, costituiscono un elemento dell'infrastruttura ferroviaria il cui uso rientra nel pacchetto minimo di accesso conformemente al punto 1, lettera c), di detto allegato II o se costituiscono un impianto di servizio ai sensi del punto 2, lettera a), dello stesso allegato II.

22 Al fine di rispondere a tali quesiti, occorre rammentare che, ai fini dell'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione, occorre tenere conto non solo del suo tenore, ma anche del contesto della disposizione stessa e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenze del 7 ottobre 2010, Lassal, C-162/09, EU:C:2010:592, punto 49, e dell'11 aprile 2019, Tarola, C-483/17, EU:C:2019:309, punto 37).

23 A tale riguardo, occorre constatare che l'articolo 3, punto 3, della direttiva 2012/34 definisce l'infrastruttura ferroviaria come tutti gli elementi elencati nell'allegato I di tale direttiva.

24 Orbene, conformemente a tale allegato I, l'infrastruttura ferroviaria si compone, in particolare, delle «banchine per viaggiatori e per merci, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci».

25 Pertanto, se le banchine per viaggiatori fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria, ne consegue necessariamente che la loro utilizzazione rientra, conformemente al punto 1, lettera c), dell'allegato II della medesima direttiva, nell'«uso dell'infrastruttura ferroviaria».

26 Come ritiene il giudice del rinvio, dalla formulazione stessa di tali disposizioni della direttiva 2012/34 risulta quindi che l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori rientra nel pacchetto minimo di accesso definito al punto 1 dell'allegato II di tale direttiva.

27 Una siffatta interpretazione è confermata sia dal contesto storico delle pertinenti disposizioni della direttiva 2012/34, sia dagli obiettivi perseguiti da quest'ultima.

28 Per quanto riguarda il contesto storico di dette disposizioni, occorre, innanzitutto, ricordare che le «banchine per viaggiatori» erano già incluse nella definizione dell'infrastruttura ferroviaria prima dell'adozione della direttiva 2012/34. Infatti, l'articolo 3, terzo trattino, della direttiva 91/440 definiva l'«infrastruttura ferroviaria» facendo riferimento a tutti gli elementi di cui alla parte A dell'allegato I del regolamento n. 2598/70, nelle quali rientravano le «banchine per viaggiatori».

29 È vero che, nei limiti in cui, durante la vigenza dell'allegato II della direttiva 2001/14, l'«uso dell'infrastruttura ferroviaria» non rientrava nel pacchetto minimo, l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori poteva rientrare nell'accesso alle «stazioni di viaggiatori, [ai] loro edifici e [alle] altre strutture», ai sensi dell'allegato II, punto 2, lettera c), della direttiva 2001/14.

30 Tuttavia, dal momento che il legislatore dell'Unione, al punto 1 dell'allegato II della direttiva 2012/34, ha aggiunto l'«uso dell'infrastruttura ferroviaria» nel pacchetto minimo, si deve ritenere che l'utilizzazione di tali banchine rientri ormai in tale pacchetto.

31 Inoltre, la circostanza che, al momento dell'adozione della direttiva 2012/34, il legislatore, nell'allegato I della stessa, abbia precisato che l'infrastruttura ferroviaria è composta, in particolare, dalle banchine per viaggiatori «anche nelle stazioni passeggeri», dimostra la volontà di operare una distinzione tra le banchine per viaggiatori, da un lato, e le stazioni passeggeri, dall'altro, dal

momento che solo queste ultime costituiscono impianti di servizio ai sensi del punto 2, lettera a), dell'allegato II della suddetta direttiva.

32 Inoltre, il fatto che tale allegato II non sia stato in alcun modo modificato dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi nazionali di trasporto di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (GU 2016, L 352, pag. 1), consente di concludere che il legislatore dell'Unione aveva inteso ampliare il pacchetto minimo di accesso al fine di includervi l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori in quanto elemento dell'infrastruttura ferroviaria.

33 Infine, è vero che, come sottolinea il giudice del rinvio, l'ampliamento del pacchetto minimo di accesso effettuato dalla direttiva 2012/34 al fine di includervi l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non ha costituito oggetto di una motivazione specifica nei considerando di tale direttiva. Ciò non può tuttavia ostare a che l'allegato II di detta direttiva sia interpretato nel senso che l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori rientra nel pacchetto minimo di accesso ai sensi di tale allegato, dal momento che una giurisprudenza costante ha già precisato che, se un atto di portata generale evidenzia nella sua essenza lo scopo perseguito dall'istituzione, sarebbe eccessivo pretendere una motivazione specifica per le diverse scelte d'indole tecnica operate (sentenza del 7 febbraio 2018, *American Express*, C-304/16, EU:C:2018:66, punto 76 e giurisprudenza ivi citata).

34 A tale proposito, occorre constatare che la scelta operata dal legislatore dell'Unione è coerente con la realizzazione degli obiettivi della direttiva 2012/34.

35 Infatti, risulta in particolare dai considerando 3, 7, 8 e 26 di tale direttiva che essa intende migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, stimolando, segnatamente, la concorrenza leale nell'ambito dell'esercizio dei servizi di trasporto e garantendo l'applicazione al settore dei trasporti ferroviari del principio della libertà di prestare servizi.

36 È proprio a tal fine che la direttiva 2012/34, conformemente al suo considerando 65, definisce quei componenti del servizio d'infrastruttura che sono essenziali per consentire a un operatore di prestare un servizio e che devono essere forniti in cambio di diritti minimi di accesso.

37 Orbene, la disciplina delle condizioni di accesso e di imposizione dei canoni riservata al pacchetto minimo di accesso è, tenuto conto in particolare del carattere essenziale di quest'ultimo, particolarmente favorevole alle imprese ferroviarie alle quali i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a fornire tali prestazioni. Infatti, l'articolo 13, paragrafo 1, e l'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34 dispongono che i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a fornire a tutte le imprese ferroviarie il pacchetto minimo di accesso, in modo non discriminatorio, in cambio di canoni pari al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

38 Per contro, conformemente all'articolo 13, paragrafi 2 e 4, nonché all'articolo 31, paragrafo 7, di tale direttiva, l'accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, di detta direttiva può essere negato solo se esistono alternative valide e il canone imposto per tale accesso non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

39 Ne deriva che la scelta del legislatore dell'Unione di aggiungere l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, ivi comprese le banchine per viaggiatori, nel pacchetto minimo di accesso, favorisce le condizioni di accesso delle imprese ferroviarie al mercato del trasporto ferroviario e risponde quindi agli obiettivi della suddetta direttiva.

40 Di conseguenza, una lettura restrittiva del testo del punto 1, lettera c), dell'allegato II della direttiva 2012/34 priverebbe di qualsiasi effetto utile la modifica, da parte di quest'ultima, della normativa anteriore al fine di includere l'uso dell'infrastruttura ferroviaria nel pacchetto minimo di accesso.

41 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, si deve rispondere alle questioni poste dichiarando che l'allegato II della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che le «banchine per viaggiatori» di cui all'allegato I di tale direttiva, sono un elemento dell'infrastruttura ferroviaria il cui uso rientra nel pacchetto minimo di accesso, conformemente all'allegato II, punto 1, lettera c).

Sulla limitazione degli effetti nel tempo della presente sentenza

42 Nelle sue osservazioni scritte, la ÖBB-Infrastruktur chiede alla Corte di limitare gli effetti nel tempo della presente sentenza nell'ipotesi in cui l'allegato II della direttiva 2012/34 sia interpretato nel senso che l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori rientra nel pacchetto minimo di accesso, ai sensi del punto 1, lettera c), del suddetto allegato.

43 A sostegno della sua domanda, la ÖBB-Infrastruktur osserva, da un lato, il rischio di gravi inconvenienti economici derivanti dalla risoluzione, anche parziale, dei contratti conclusi in buona fede da quest'ultima con imprese di trasporto ferroviario e, dall'altro, il fatto che Stati membri nonché la Commissione europea avrebbero contribuito a rendere oggettivamente incerta la portata delle disposizioni oggetto della domanda di pronuncia pregiudiziale.

44 Si deve ricordare al riguardo che, secondo una giurisprudenza costante, l'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, fornita dalla Corte nell'esercizio della competenza attribuitale dall'articolo 267 TFUE, chiarisce e precisa il significato e la portata della norma stessa, nel senso in cui deve o avrebbe dovuto essere intesa e applicata sin dal momento della sua entrata in vigore. Ne deriva che la norma così interpretata può e deve essere applicata dal giudice anche a rapporti giuridici sorti e costituiti prima della sentenza che statuisce sulla domanda d'interpretazione, purché, d'altro canto, sussistano i presupposti per sottoporre al giudice competente una lite relativa all'applicazione di detta norma (sentenza del 14 marzo 2019, Skanska Industrial Solutions e a., C-724/17, EU:C:2019:204, punto 55 e giurisprudenza citata).

45 Solo in via eccezionale, in applicazione di un principio generale di certezza del diritto intrinseco all'ordinamento giuridico dell'Unione, la Corte può essere indotta a limitare la possibilità per gli interessati di invocare una disposizione da essa interpretata al fine di rimettere in discussione rapporti giuridici costituiti in buona fede. Affinché una tale limitazione possa essere disposta, è necessario che siano soddisfatti due criteri essenziali, cioè la buona fede degli ambienti interessati e il rischio di gravi inconvenienti (sentenza del 14 marzo 2019, Skanska Industrial Solutions e a., C-724/17, EU:C:2019:204, punto 56 e giurisprudenza ivi citata).

46 Più specificamente, la Corte ha fatto ricorso a tale soluzione soltanto in circostanze ben precise, in particolare quando vi era un rischio di gravi ripercussioni economiche dovute, segnatamente, all'elevato numero di rapporti giuridici costituiti in buona fede sulla base della normativa ritenuta validamente vigente e quando risultava che i singoli e le autorità nazionali erano stati indotti ad adottare un comportamento non conforme al diritto dell'Unione in ragione di una oggettiva e rilevante incertezza circa la portata delle disposizioni di diritto dell'Unione, incertezza alla quale avevano eventualmente contribuito gli stessi comportamenti tenuti da altri Stati membri o dalla Commissione (sentenza del 14 marzo 2019, Skanska Industrial Solutions e a., C-724/17, EU:C:2019:204, punto 57 e giurisprudenza citata).

47 Nella specie, è sufficiente constatare che, come rilevato in sostanza dall'avvocato generale al paragrafo 75 delle sue conclusioni, la ÖBB-Infrastruktur si limita a sostenere che, se l'utilizzazione delle banchine per viaggiatori dovesse rientrare nel pacchetto minimo di accesso, ai sensi dell'allegato II, punto 1, lettera c), della direttiva 2012/34, ciò avrebbe conseguenze sui rapporti giuridici da essa conclusi in buona fede con imprese ferroviarie, la cui risoluzione implicherebbe un onere economico eccessivo per essa. Orbene, nei limiti in cui la ÖBB-Infrastruktur non fornisce alla Corte alcun elemento preciso quanto al numero dei rapporti giuridici interessati o alla natura e all'entità di un siffatto onere economico, un siffatto argomento non può essere sufficiente per dimostrare l'esistenza di circostanze eccezionali che giustifichino la limitazione degli effetti nel tempo della presente sentenza.

48 Pertanto, non occorre limitare gli effetti della presente sentenza nel tempo.

Sulle spese

49 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 (Ottava Sezione) dichiara:

L'allegato II della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, deve essere interpretato nel senso che le «banchine per viaggiatori», di cui all'allegato I di tale direttiva, sono un elemento dell'infrastruttura ferroviaria il cui uso rientra nel pacchetto minimo di accesso, conformemente al suddetto allegato II, punto 1, lettera c).

Firme

* [Lingua processuale: il tedesco.](#)