

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

14 luglio 2022

"Rinvio pregiudiziale - Accordi internazionali - Trasporto ferroviario - Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) - Regole uniformi sull'utilizzazione delle infrastrutture nel trasporto ferroviario internazionale (CUI) - Articolo 4 - Norme imperative - Articolo 8 - Responsabilità del gestore - Articolo 19 - Altre azioni - Competenza della Corte - Danni alle locomotive del vettore a seguito di un deragliamento - Noleggio di locomotive sostitutive - Obbligo del gestore dell'infrastruttura di rimborsare i costi di noleggio - Contratto che prevede l'estensione della responsabilità delle parti mediante rinvio al diritto nazionale"

Nella causa C-500/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), con decisione del 6 agosto 2020, pervenuta in cancelleria il 6 ottobre 2020, nel procedimento

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

contro

L.G.S. mbH,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, I. Jarukaitis (relatore), M. Ilešič, D. Gratsias e Z. Csehi, giudici,

avvocato generale: T. Čápeta

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Ö.-I.A., da J. Andras e A. Egger, Rechtsanwälte;
 - per la L.G.S. mbH, da G. Horak e A. Stolz, Rechtsanwälte;
 - per la Commissione europea, da W. Mölls, C. Vrignon e G. Wilms, in qualità di agenti,
- sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza 3 febbraio 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Svolgimento del processo - Motivi della decisione

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (in prosieguo: la "COTIF"), e più in particolare degli articoli 4, 8, paragrafo 1, lettera b), e 19, paragrafo 1, dell'appendice E della COTIF, intitolato "Regole uniformi relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI) [in prosieguo: l'"appendice E (CUI)"].

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Ö.-I. AG, un'impresa austriaca, gestore di un'infrastruttura ferroviaria e la L.G.S. mbH (in prosieguo: la "L.G."), un'impresa ferroviaria tedesca, in merito a una domanda di risarcimento danni a seguito di un incidente verificatosi su una ferrovia gestita dalla Ö.-I.

Contesto normativo

Diritto internazionale

La COTIF

3 La COTIF è entrata in vigore il 1° luglio 2006. I 49 Stati che sono parti della COTIF, tra i quali figurano tutti gli Stati membri dell'Unione europea, ad eccezione della Repubblica di Cipro e della Repubblica di Malta, costituiscono l'Organizzazione intergovernativa per il trasporto internazionale per ferrovia (OTIF).

4 In virtù dell'articolo 2, paragrafo 1, della COTIF, l'OTIF ha lo scopo di promuovere, migliorare e agevolare, sotto ogni punto di vista, il traffico internazionale ferroviario, in particolare istituendo regimi di diritto uniforme nei vari settori giuridici relativi al traffico internazionale per ferrovia, come in materia di contratti relativi all'uso dell'infrastruttura.

5 Ai sensi dell'articolo 6 della COTIF, intitolato "Regole uniformi":

"Il traffico internazionale ferroviario e l'ammissione di materiale ferroviario da utilizzare nel traffico internazionale sono regolamentati, a condizione che non siano state fatte o emanate dichiarazioni e riserve in conformità all'[articolo] 42[,] [paragrafo] 1[,] prima frase da:

(...)

e) le "Regole uniformi relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI)" costituenti l'Appendice E [(CUI)],

(...)"

6 L'articolo 4 dell'appendice E (CUI) prevede quanto segue:

"Salvo quanto espressamente consentito ai sensi delle presenti regole uniformi, qualsiasi accordo che deroghi direttamente o indirettamente a queste regole uniformi è nullo e privo di efficacia giuridica. La nullità

di detti accordi non comporta la nullità delle restanti disposizioni del contratto. A prescindere da ciò, le parti contrattuali possono estendere le rispettive responsabilità e gli obblighi derivanti dalle presenti regole uniformi, oppure limitare la responsabilità per danni materiali in base all'entità degli stessi".

7 L'articolo 8 dell'appendice E (CUI) così dispone:

"1. Il gestore risponde per:

a) danni alla persona (morte, lesioni o altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale);

b) danni materiali (distruzione o danneggiamento di beni mobili e immobili);

c) danni patrimoniali derivanti dal fatto che il trasportatore deve versare risarcimenti ai sensi delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) e delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM);

che il trasportatore o i suoi collaboratori abbiano subito durante l'utilizzazione dell'infrastruttura e che siano stati causati da quest'ultima.

(...)

4. Le parti contrattuali possono stipulare accordi per definire se e in che misura il gestore risponda dei danni provocati al trasportatore da ritardi o anomalie di funzionamento".

8 L'articolo 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI) è così formulato:

"In tutti i casi in cui si applicano le presenti regole uniformi, non può essere esercitata un'azione per responsabilità, svolta a qualsiasi titolo, contro il gestore o contro il trasportatore, se non alle condizioni e nei limiti di queste regole uniformi".

La relazione esplicativa dell'appendice E (CUI)

9 La relazione esplicativa dell'appendice E (CUI) elaborata dall'assemblea generale dell'OTIF (AG 12/13 Add.8), del 30 settembre 2015 (in prosieguo: la "relazione illustrativa"), in relazione all'articolo 4 dell'appendice E (CUI), indica quanto segue:

"1. In linea di principio, le [regole uniformi] CUI hanno carattere imperativo e prevalgono sul diritto nazionale. La formulazione riprende quella dell'articolo 5 delle [regole uniformi] CIM.

2. Vi è libertà contrattuale per quanto riguarda le condizioni economiche del contratto di utilizzazione.

3. L'ultima frase, integralmente ripresa dall'articolo 5 delle [regole uniformi] CIM, consente alle parti del contratto di estendere la loro responsabilità. (...)"

10 Per quanto riguarda l'articolo 8 dell'appendice E (CUI), tale relazione esplicativa enuncia quanto segue:

"1. Il 1 sancisce il principio della responsabilità oggettiva (rigorosa) del gestore. La persona che ha subito il danno (il trasportatore o il suo ausiliario) deve provare la causa del danno (gestione carente o difetto dell'infrastruttura) e il suo importo; essa deve inoltre fornire la prova che il danno è stato causato durante il periodo di utilizzo dell'infrastruttura. (...)

2. Il testo del 1, lettera b), precisa che la responsabilità per i danni materiali non comprende la responsabilità per i danni (puramente) patrimoniali. Costituiscono eccezione, conformemente al 1, lettera c), i danni

patrimoniali derivanti dal risarcimento dovuto dal vettore in forza delle [regole uniformi] CIV o delle [regole uniformi] CIM. I danni subiti dai mezzi di trasporto sono danni materiali che il trasportatore subisce direttamente, anche se tali mezzi di trasporto non sono di sua proprietà secondo il diritto civile, ma che ne dispone in forza di un contratto conformemente alle [regole uniformi] CUV".

11 La suddetta relazione esplicativa precisa, per quanto riguarda l'articolo 19 dell'appendice E (CUI), quanto segue:

"L'obiettivo di questo articolo è quello di tutelare, attraverso la limitazione dei diritti extracontrattuali dei terzi, il regime di responsabilità legale per i diritti contrattuali da qualsiasi modifica nei casi in cui tali terzi potrebbero altrimenti rivalersi extra-contrattualmente nei confronti di una parte del contratto. (...)"

L'accordo di adesione

12 L'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla COTIF, firmato il 23 giugno 2011 a Berna (GU 2013, L 51, pag. 8; in prosieguo: l'"accordo di adesione"), è entrato in vigore, conformemente al suo articolo 9, il 1^o luglio 2011.

13 L'articolo 2 dell'accordo di adesione prevede quanto segue:

"Senza pregiudizio dell'oggetto e dello scopo della [COTIF] di promuovere, migliorare e agevolare il trasporto internazionale per ferrovia e fatta salva la sua piena applicazione con riferimento alle altre parti della [COTIF], nelle loro relazioni reciproche, le parti della [COTIF] che sono Stati membri dell'Unione applicano le norme dell'Unione e non applicano pertanto le norme derivanti [dalla COTIF] salvi i casi in cui non esistano norme dell'Unione che disciplinano la particolare materia in questione".

14 Ai sensi dell'articolo 7 dell'accordo di adesione:

"La portata della competenza dell'Unione è descritta in termini generali in una dichiarazione scritta emessa dall'Unione al momento della conclusione del presente accordo. Tale dichiarazione può essere modificata, ove opportuno, mediante notifica da parte dell'Unione all'OTIF. Essa non sostituisce né limita in alcun modo le materie che possono essere oggetto di notifiche di competenza dell'Unione da presentare prima che in seno all'OTIF si proceda all'adozione di decisioni tramite votazione formale o altra procedura".

Diritto dell'Unione

Decisione 2013/103/UE

15 L'accordo di adesione è stato approvato a nome dell'Unione con decisione 2013/103/UE del Consiglio, del 16 giugno 2011, concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (GU 2013, L 51, pag. 1).

16 Nell'allegato I della decisione 2013/103 figura una dichiarazione dell'Unione, resa durante la stipula dell'accordo di adesione, riguardante l'esercizio delle competenze.

17 La Dichiarazione dell'Unione prevede quanto segue:

"Nel settore ferroviario, l'Unione europea (...) dispone della competenza concorrente con gli Stati membri dell'Unione (...) a norma degli articoli 90 e 91, in combinato disposto con l'articolo 100, paragrafo 1 e gli articoli 171 e 172 del [TFUE].

(...)

Sulla base [degli articoli 91 e 171 TFUE] l'Unione ha adottato numerosi atti giuridici applicabili al settore dei trasporti ferroviari.

In forza del diritto dell'Unione, l'Unione ha acquisito la competenza esclusiva su questioni in materia di trasporti ferroviari, con riguardo alle quali la [COTIF], o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa, possono incidere o modificare la portata delle norme dell'Unione in vigore.

Nelle materie disciplinate dalla [COTIF] che sono di competenza esclusiva dell'Unione, gli Stati membri non hanno alcuna competenza.

Nei casi in cui esistono norme dell'Unione sulle quali non incidono la [COTIF] o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa, l'Unione dispone della competenza concorrente con gli Stati membri nelle materie connesse alla [COTIF].

Un elenco dei pertinenti atti dell'Unione vigenti al momento della conclusione dell'accordo figura nell'appendice del presente accordo. La portata della competenza dell'Unione che discende da tali atti deve essere valutata in relazione alle specifiche disposizioni di ciascun testo, in particolare la misura in cui tali disposizioni stabiliscono norme comuni. La competenza dell'Unione è in continua evoluzione. Nell'ambito del Trattato sull'Unione europea e del [Trattato] FUE le istituzioni competenti dell'Unione possono adottare decisioni che determinano la portata della competenza dell'Unione. L'Unione si riserva pertanto il diritto di modificare di conseguenza la presente dichiarazione, senza che questo costituisca un prerequisito per l'esercizio della sua competenza nelle materie oggetto della [COTIF]".

Direttiva 2012/34/UE

18 I considerando da 1 a 3 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), così recitano:

"(1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie [GU 1991, L 237, pag. 25], la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie [GU 1995, L 143, pag. 70], e la 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], hanno subito sostanziali modificazioni. Poiché sono necessarie ulteriori modifiche, è opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione e riunione in un unico atto.

(2) Una maggiore integrazione del settore dei trasporti dell'Unione è essenziale per il completamento del mercato interno e le ferrovie rappresentano un elemento vitale di tale settore nell'ottica di una mobilità sostenibile.

(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".

19 L'articolo 1 della direttiva 2012/34, intitolato "Oggetto e ambito di applicazione" è così formulato:

"1. La presente direttiva stabilisce:

a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro di cui al capo II;

(...)"

20 L'articolo 3 della direttiva 2012/34, rubricato "Definizioni", ai punti 1 e 2 recita:

"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".

21 Il capo IV della direttiva 2012/34, che contiene gli articoli da 26 a 57 della stessa, si intitola "Imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria". Ai sensi del suo articolo 28, intitolato "Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura":

"Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, a norma del diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti, ai sensi della presente direttiva".

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

22 La L.G. è un'impresa ferroviaria privata avente sede in Germania. Essa mette a disposizione dei propri clienti locomotive per effettuare diversi tipi di trasporti.

23 La Ö.-I. è un'impresa austriaca che gestisce infrastrutture per il trasporto ferroviario e che gestisce, in particolare, l'infrastruttura ferroviaria nella zona della stazione di Kufstein in Austria.

24 Nel dicembre 2014, tali imprese hanno stipulato un contratto relativo all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria della Ö.-I. per il traffico internazionale, in forza del quale la L.G. ha il diritto di utilizzare tale infrastruttura ferroviaria a fronte della corresponsione di un canone fissato conformemente all'accordo relativo alle linee ferroviarie corrispondenti.

25 Le condizioni generali relative al contratto di utilizzo dell'infrastruttura (in prosieguo: le "condizioni generali") costituiscono parte integrante di tale contratto. Il punto 20 di queste ultime prevede che la responsabilità delle parti sia disciplinata dalle disposizioni legislative e internazionali, in particolare quelle dell>Allgemeines Bürgerlichen Gesetzbuch (codice civile generale), dell'Unternehmensgesetzbuch (codice di commercio), dell'Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (legge in materia di responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e dal trasporto ferroviario) e dell'appendice E (CUI), salvo prescrizioni contrarie contenute nelle condizioni generali.

26 Secondo il punto 34 di tali condizioni generali, il contratto è soggetto al diritto austriaco ad eccezione delle disposizioni di rinvio dell'Internationales Privatrechtsgesetz (legge austriaca sul diritto internazionale privato) e della Convenzione delle Nazioni Unite, firmata a Vienna l'11 aprile 1980, sui contratti di vendita internazionale di beni mobili.

27 Il 15 luglio 2015 un treno di locomotive, composto da sei locomotive, appartenente alla L.G., è deragliato nella stazione di Kufstein, danneggiando due di tali locomotive. Queste ultime non hanno potuto essere utilizzate nel corso della loro riparazione e la L.G. ha quindi noleggiato due locomotive in sostituzione. Essa ha quindi proposto un ricorso giurisdizionale contro la Ö.-I. dinanzi al giudice di primo grado al fine di ottenere il rimborso del costo di tale noleggio, il quale ammonta ad un importo di EUR 629 110 maggiorato degli interessi e delle spese.

28 La L.G. considera, da un lato, che l'incidente era riconducibile a un difetto dell'infrastruttura ferroviaria gestita dalla Ö.-I.. Orbene, quest'ultima avrebbe compiuto un illecito colposo venendo meno ai suoi obblighi previsti dalla normativa in materia ferroviaria relativi a costruzione, verifica, manutenzione, ripristino e riparazione delle rotaie. Dall'altro lato, le spese di noleggio delle locomotive in sostituzione dovrebbero pertanto essere considerate come "danni materiali" ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI).

29 La Ö.-I. sostiene che l'infrastruttura ferroviaria non ha presentato difetti. A suo avviso, l'incidente è stato causato dall'allentamento di un gancio di trazione della locomotiva deragliata, gancio che già prima dell'incidente era eccessivamente sollecitato, ciò che implica che la colpa è imputabile alla L.G.. Inoltre, le perdite sono di natura patrimoniale per le quali la L.G. non potrebbe ottenere un risarcimento in forza delle disposizioni applicabili dell'appendice E (CUI).

30 Il giudice di primo grado ha respinto la domanda della L.G. con sentenza parziale, ritenendo che l'appendice E (CUI), conformemente al suo articolo 19, paragrafo 1, sostituisce, in quanto regime di responsabilità unico, tutti gli altri regimi di responsabilità nazionali. Essa ha rilevato che, secondo la definizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI), il "danno materiale" si limita alla distruzione o al danneggiamento di beni mobili e immobili. Orbene, le spese di noleggio fatte valere nel procedimento principale costituirebbero tuttavia un danno di natura patrimoniale che non rientrerebbe né nell'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), né in quello dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), dell'appendice E (CUI), e pertanto non sarebbe risarcibile. Tale giudice ha considerato, inoltre, che il punto 20 delle condizioni generali non costituisce un accordo tra le parti, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, dell'appendice E (CUI), da cui deriverebbe la responsabilità dell'Ö.-I. in forza delle disposizioni nazionali.

31 Il giudice d'appello ha annullato tale sentenza parziale e ha rinviato in primo grado la domanda della L.G., ai fini di una nuova decisione. A tal riguardo, esso ha ritenuto che l'espressione "danno materiale" di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI), dovesse essere interpretata in modo ampio comprendente anche il "danno materiale derivato", come le spese di noleggio in sostituzione delle locomotive danneggiate, chieste alla Ö.-I..

32 La Ö.-I. ha proposto all'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), giudice del rinvio, un ricorso avverso la decisione di annullamento del giudice d'appello.

33 Anzitutto, il giudice del rinvio considera che, poiché l'accordo concluso tra l'Unione e l'OTIF sull'adesione dell'Unione alla COTIF costituisce un accordo misto, i settori della COTIF nei quali l'Unione ha una competenza esclusiva e quelli in cui essa esercita una competenza concorrente con gli Stati membri non risultano esplicitamente dalla dichiarazione dell'Unione. Esso rileva che, alla luce di tale dichiarazione la competenza della Corte sembra imporsi in tutti i settori della COTIF.

34 Tuttavia, tenendo conto delle incertezze espresse in dottrina per quanto riguarda la competenza della Corte a trattare rinvii pregiudiziali relativi ad accordi misti, il giudice del rinvio nutre dubbi quanto all'esistenza di una siffatta competenza nel procedimento principale.

35 Tale giudice ritiene poi che le spese di noleggio delle locomotive di cui trattasi nel procedimento principale non costituiscano di per sé un "danno materiale", consistente nella distruzione o nel danneggiamento di beni mobili e immobili, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI). Tuttavia, poiché tali spese sono strettamente connesse a tale danno, esso si chiede se le medesime possano essere considerate come danno materiale derivato.

36 Infine, qualora la Corte dovesse ritenere che le spese di noleggio delle locomotive di cui trattasi non rientrino nella disposizione summenzionata, occorrerebbe, secondo il giudice del rinvio, determinare se un rinvio generale a un corpus legislativo nazionale possa essere inteso come una disposizione che deroga alle regole uniformi, ai sensi dell'articolo 4 dell'appendice E (CUI) e, in tal caso, se un siffatto rinvio debba effettivamente essere considerato un'"estensione" della responsabilità, ai sensi di detto articolo 4, quando tale corpus normativo è più restrittivo della COTIF per quanto riguarda le condizioni per l'insorgenza della responsabilità, in particolare la condizione relativa all'esistenza di una colpa.

37 Ciò premesso, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

"1) Se la [Corte] sia competente ad interpretare [l'appendice E (CUI)].

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione:

Se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), [dell'appendice E (CUI)] debba essere interpretato nel senso che rientrino nella responsabilità del gestore per danni materiali ivi disciplinata anche le spese che il trasportatore deve sostenere per il fatto che, a causa dei danni subiti dalle sue locomotive, debba noleggiare altre locomotive.

3) In caso di risposta affermativa alla prima questione e di risposta negativa alla seconda questione:

Se gli articoli 4 e 19, paragrafo 1, [dell'appendice E (CUI)] debbano essere interpretati nel senso che le parti contrattuali possano efficacemente estendere la loro responsabilità rinviando in generale al diritto nazionale, qualora in base a quest'ultimo la portata della responsabilità sia più ampia ma, in deroga alla responsabilità oggettiva prevista [dall'appendice E (CUI)], detta responsabilità presupponga che vi sia colpa".

Sulla competenza della Corte

38 Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la Corte è competente ad interpretare gli atti compiuti dalle istituzioni, dagli organi o dagli organismi dell'Unione.

39 Orbene, risulta da una giurisprudenza costante che un accordo stipulato dal Consiglio, ai sensi degli articoli 217 e 218 TFUE, costituisce, per quanto riguarda l'Unione, un atto adottato da una delle sue istituzioni, che le disposizioni di un siffatto accordo costituiscono parte integrante, dall'entrata in vigore di quest'ultimo, dell'ordinamento giuridico dell'Unione e che, nell'ambito di tale ordinamento giuridico, la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sull'interpretazione di tale accordo (sentenze del 30 aprile 1974, H., 181/73, EU:C:1974:41, punti da 3 a 6, e del 2 settembre 2021, Repubblica di Moldova, C-741/19, EU:C:2021:655, punto 23).

40 Per quanto riguarda gli accordi misti conclusi dall'Unione e i suoi Stati membri in virtù di una competenza ripartita, la Corte, adita in conformità delle norme dell'articolo 267 TFUE, è competente a distinguere gli

obblighi così assunti dall'Unione da quelli che restano a carico esclusivo degli Stati membri e ad interpretare a tale fine le disposizioni di detto accordo (v., per analogia, sentenze del 14 dicembre 2000, D. e a., C-300/98 e C-392/98., EU:C:2000:688, punto 33, e dell'8 marzo 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, punto 31).

41 Di conseguenza, la Corte invece competente a interpretare le disposizioni di un accordo misto relative agli obblighi che l'Unione assume allorché rientrano in un settore nel quale l'Unione ha esercitato la propria competenza (v., in tal senso, sentenza dell'8 marzo 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125, punti 32 e 34).

42 Risulta, parimenti, da una giurisprudenza costante che, quando una disposizione di un accordo internazionale trova applicazione sia per situazioni che rientrano nel diritto nazionale sia per situazioni che rientrano nel diritto dell'Unione, esiste un interesse certo a che, per evitare future divergenze di interpretazione, questa disposizione riceva un'interpretazione uniforme, a prescindere dalle condizioni in cui essa verrà applicata (v., in particolare, sentenza del 2 settembre 2021, Repubblica di Moldova, C-741/19, EU:C:2021:655, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

43 Ora, solo la Corte, agendo in cooperazione con i giudici degli Stati membri ai sensi dell'articolo 267 TFUE è in grado di assicurare una siffatta interpretazione uniforme (v., per analogia, sentenza del 14 dicembre 2000, D. e a., C-300/98 e C-392/98, EU:C:2000:688, punto 38).

44 Nel caso di specie, risulta dall'articolo 2 della COTIF che l'OTIF "ha lo scopo di promuovere, migliorare e agevolare, sotto ogni punto di vista, il traffico internazionale ferroviario", segnatamente prevedendo norme di diritto uniformi nei diversi settori ricompresi in tale traffico (sentenza del 5 dicembre 2017, Germania/Consiglio, C-600/14, EU:C:2017:935, punto 54).

45 In tale contesto, l'appendice E (CUI) regola i contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (CUI) ai fini di trasporto, incluse la forma e le condizioni generali di tali contratti. In particolare, l'articolo 8, paragrafo 1, l'articolo 4, e l'articolo 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI), sui quali si interroga la Corte, enunciano, in particolare, le norme in materia di responsabilità del gestore dell'infrastruttura. Tale appendice verte quindi sul diritto dei contratti relativi al trasporto internazionale ferroviario. In tal modo, tali disposizioni possono riguardare, in particolare, il regime giuridico applicabile agli accordi conclusi tra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata.

46 Orbene, tale materia rientra in un settore, ossia quello dei trasporti, per il quale, come risulta dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), TFUE, l'Unione dispone di una competenza concorrente che essa ha esercitato adottando la direttiva 2012/34.

47 A tal riguardo, sebbene tale direttiva non contenga norme analoghe a quelle enunciate nell'appendice E (CUI), resta il fatto che essa costituisce, come risulta dal suo considerando 1, una rifusione delle direttive 91/440, 95/18 e 2001/14 che sono espressamente citate nell'appendice della Dichiarazione dell'Unione tra gli strumenti che riflettono l'esercizio, da parte dell'Unione, della competenza che essa condivide in materia di trasporto con gli Stati membri.

48 Inoltre, i considerando 2 e 3 di tale direttiva sottolineano l'importanza di una maggiore integrazione del settore dei trasporti dell'Unione e di un miglioramento dell'efficienza del sistema ferroviario, tenendo conto al contempo degli aspetti specifici delle ferrovie.

49 A tale riguardo, l'articolo 1 della direttiva 2012/34 indica, in particolare, che quest'ultima stabilisce le regole applicabili alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro e i principi e le procedure applicabili alla fissazione e alla riscossione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché all'assegnazione della capacità di tale infrastruttura, quali esposti al capo IV. Pertanto, l'articolo 3, punti 1 e 2 di tale direttiva

definisce le nozioni di "impresa ferroviaria" e di "gestore dell'infrastruttura". Inoltre, l'articolo 28 di detta direttiva, che si inserisce nel capo IV della stessa, fa riferimento agli accordi tra le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture, indicando che tali accordi devono essere non discriminatorie e trasparenti.

50 Più in particolare, occorre constatare che il divieto di discriminazione di cui all'articolo 28 della direttiva 2012/34 si applica a tutte le disposizioni applicabili nell'ambito del rapporto contrattuale tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, comprese le disposizioni applicabili in materia di responsabilità.

51 Di conseguenza, si deve concludere che le norme enunciate nell'appendice E (CUI) e, più in particolare, le norme in materia di responsabilità del gestore previste all'articolo 4, all'articolo 8, paragrafo 1, e all'articolo 19, paragrafo 1, di tale appendice possono applicarsi sia a situazioni disciplinate dal diritto nazionale sia a situazioni disciplinate dal diritto dell'Unione e che, pertanto, conformemente alla giurisprudenza richiamata al punto 42 della presente sentenza, sussiste un interesse certo a che esse siano interpretate in modo uniforme.

52 Di conseguenza, la Corte è competente a interpretare l'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 1, e l'articolo 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI).

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

53 Alla luce delle constatazioni effettuate durante l'esame della competenza della Corte, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che la Corte, adita conformemente alle disposizioni dell'articolo 267 TFUE, è competente a interpretare gli articoli 4, 8, paragrafo 1, lettera b), e 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI).

Sulla seconda questione

54 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI) debba essere interpretato nel senso che la responsabilità del gestore dell'infrastruttura per i danni materiali comprende anche le spese sostenute dall'impresa ferroviaria per il noleggio di locomotive sostitutive durante il periodo di riparazione delle locomotive danneggiate.

55 A tal riguardo, il giudice del rinvio si chiede se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI) preveda anche la responsabilità del gestore dell'infrastruttura per le spese che, senza coprire danni che costituiscono, di per sé, danni materiali, siano strettamente connesse a questi ultimi.

56 Secondo una giurisprudenza costante, un trattato internazionale, come la COTIF, deve essere interpretato in buona fede seguendo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo, conformemente al diritto internazionale generale, che si impone all'Unione, come codificato all'articolo 31 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969 (Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, pag. 331) (v., in tal senso, sentenza del 12 maggio 2021, A.L., C-70/20, EU:C:2021:379, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

57 L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI) stabilisce che il gestore dell'infrastruttura è responsabile per i danni materiali (distruzione o danneggiamento di beni mobili e immobili).

58 Poiché tale disposizione stabilisce una responsabilità oggettiva e quindi senza colpa del gestore dell'infrastruttura, essa deve essere oggetto di un'interpretazione restrittiva.

59 Per quanto riguarda l'interpretazione letterale dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI), l'impiego dei termini "danni materiali" seguita, tra parentesi, da un riferimento alla distruzione o al danneggiamento di beni mobili o immobili tende a dimostrare che la responsabilità di tale gestore si limita ai danni causati alla sostanza stessa del bene danneggiato e non si estende ai danni derivanti dall'indisponibilità di tale bene.

60 Una siffatta interpretazione è confermata dal contesto in cui si inserisce l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI). Infatti, l'articolo 8, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI) elenca i tre tipi di danni per i quali il gestore ha una siffatta responsabilità oggettiva. Pertanto, la portata di tale responsabilità è chiaramente delimitata. Si tratta dei danni alle persone menzionati all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), dell'appendice E (CUI), dei danni materiali menzionati all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale appendice, nonché dei danni patrimoniali di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), dell'appendice E (CUI). Alla luce di tale distinzione operata dal citato articolo 8, paragrafo 1, tra questi tre tipi di danni, occorre considerare che ciascuna di tali categorie è esclusiva l'una dell'altra e che quindi, in particolare, la responsabilità del gestore per i danni materiali di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI) non copre i danni patrimoniali.

61 Tale conclusione è corroborata dalla relazione esplicativa che, per quanto riguarda l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI), indica che la responsabilità per i danni materiali prevista da tale disposizione non include la responsabilità per i danni patrimoniali.

62 In tale contesto, occorre più in particolare sottolineare che, per quanto riguarda i danni materiali, dalle spiegazioni fornite nella medesima relazione esplicativa in merito all'articolo 8 dell'appendice E (CUI) risulta che la responsabilità per i danni subiti dai mezzi di trasporto, prevista all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI), riguarda unicamente i danni che il vettore subisce "direttamente".

63 Ciò premesso, non si può escludere che gli altri danni possano essere oggetto di compensazione ai sensi di altre disposizioni. A tale titolo, occorre rilevare che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), dell'appendice E (CUI) prevede che il gestore è responsabile dei danni patrimoniali derivanti dal risarcimento dovuto dal vettore in forza delle regole uniformi CIV e delle regole uniformi CIM.

64 Inoltre, come indicato dall'avvocato generale al paragrafo 111 delle sue conclusioni, l'articolo 8, paragrafo 4, dell'appendice E (CUI) depone a favore di un'interpretazione restrittiva della portata della responsabilità del gestore in relazione ai danni materiali ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), di tale appendice. Infatti, tale disposizione consente alle parti contrattuali di stipulare accordi per definire se e in che misura il gestore risponda dei danni provocati al trasportatore da ritardi o anomalie di funzionamento. Può trattarsi, in particolare, dei danni subiti da un'impresa ferroviaria a causa dell'impossibilità per essa di utilizzare un veicolo danneggiato.

65 Nel caso di specie, la L.G. chiede il risarcimento delle spese di noleggio di due locomotive che hanno dovuto essere affittate per sostituire le locomotive danneggiate durante il periodo della loro riparazione. Il ricorso principale non mira quindi ad ottenere la riparazione del danno derivante dal danno materiale causato alle locomotive danneggiate, bensì il risarcimento dei costi derivanti dalla volontà della L.G. di continuare a fornire i propri servizi senza interruzioni. Orbene, spese sostenute per rimediare agli effetti dei danni materiali, quali segnatamente le spese di noleggio di locomotive, costituiscono un danno patrimoniale e non un danno materiale, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI), e non rientrano, fatta salva l'eventuale applicazione di altre disposizioni, nella responsabilità oggettiva del gestore dell'infrastruttura ai sensi di tale articolo 8, paragrafo 1, lettera b).

66 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E (CUI) deve essere interpretato nel senso che la responsabilità del gestore dell'infrastruttura per i danni materiali non copre le spese sostenute dall'impresa

ferroviaria per il noleggio di locomotive sostitutive durante il periodo di riparazione delle locomotive danneggiate.

Sulla terza questione

67 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 4 e l'articolo 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI) debbano essere interpretati nel senso che le parti del contratto possono estendere la loro responsabilità mediante un rinvio generale al diritto nazionale, in forza del quale la portata della responsabilità del gestore dell'infrastruttura è più ampia, ma che subordina tale responsabilità alla sussistenza di una colpa.

68 Ai sensi dell'articolo 4 dell'appendice E (CUI), salvo clausola contraria nelle regole uniformi, è nulla qualsiasi clausola che, direttamente o indirettamente, deroga alle regole uniformi. Esso dispone, tuttavia, che le parti contrattuali possono estendere le rispettive responsabilità e gli obblighi derivanti dalle presenti regole uniformi, oppure limitare la responsabilità per danni materiali in base all'entità degli stessi.

69 Come indicato nella relazione esplicativa relativa all'articolo 4 dell'appendice E (CUI), tale articolo prevede che le disposizioni di tale appendice hanno carattere imperativo e prevalgono sul diritto nazionale.

70 Pertanto, le disposizioni dell'appendice E (CUI) sono vincolanti in tutte le situazioni contemplate da tale appendice e ciò riguarda, in particolare, la responsabilità del gestore, definita all'articolo 8, paragrafo 1, di detta appendice.

71 Tuttavia, come indicato nella relazione esplicativa relativa a tale articolo 4, le parti contrattuali possono ampliare la loro responsabilità per le situazioni che non sono già coperte dall'appendice E (CUI). Di conseguenza, le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 1, di detta appendice devono essere intese come imperative unicamente nella parte in cui fissano la portata minima della responsabilità del gestore.

72 Le parti del contratto possono quindi concordare l'estensione della loro responsabilità e includerla nel contratto di utilizzazione. Rientra nella libertà contrattuale delle parti definire se scelgano di formulare esse stesse nel contratto una clausola che preveda una siffatta estensione della loro responsabilità o se scelgano di ricorrere a un rinvio al diritto nazionale.

73 A tal riguardo, come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 127 delle sue conclusioni, l'articolo 4 dell'appendice E (CUI) non limita affatto la facoltà di cui dispongono, in forza di tale disposizione, le parti di un contratto di concordare l'estensione della loro responsabilità. Del pari, nulla osta a che l'estensione della responsabilità di una parte di un contratto possa assumere la forma di un rinvio alle norme di diritto nazionale.

74 Inoltre, l'estensione della responsabilità prevista all'articolo 4 dell'appendice E (CUI) riguardante situazioni che non sono già coperte da tale appendice, si aggiunge alla responsabilità oggettiva prevista all'articolo 8, paragrafo 1, di detta appendice.

75 Pertanto, l'articolo 4 dell'appendice E (CUI) non osta a che un rinvio al diritto nazionale abbia la conseguenza di prevedere, oltre alle regole di responsabilità dell'appendice E (CUI), un regime di responsabilità diverso da quello della responsabilità oggettiva.

76 Tale conclusione non è rimessa in discussione dall'articolo 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI), secondo il quale qualsiasi azione di risarcimento, svolta a qualsiasi titolo, può essere esercitata contro il gestore o contro il trasportatore solo alle condizioni e nei limiti dell'appendice E (CUI). Come indicato nella relazione esplicativa relativa a tale articolo 19, tale disposizione verte sulla responsabilità extracontrattuale delle parti

contrattuali nei confronti dei terzi, e non sulla responsabilità delle parti del contratto nel loro rapporto reciproco.

77 Nel caso di specie, dagli elementi di fatto esposti dal giudice del rinvio risulta che le parti si sono accordate su condizioni generali che sono integrate nel contratto. Il punto 20 di tali condizioni generali prevede che la responsabilità delle parti del contratto è disciplinata dalle disposizioni di legge e di diritto internazionale, in particolare quelle del codice civile generale, del codice delle società e della legge sulla responsabilità civile delle ferrovie e degli autoveicoli. In tali circostanze, spetta al giudice del rinvio verificare che tale rinvio conduca ad estendere la responsabilità di almeno una delle parti del contratto, senza ledere i diritti che l'altra parte trae dalle disposizioni dell'appendice E (CUI).

78 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che gli articoli 4 e 19, paragrafo 1, dell'appendice E (CUI) devono essere interpretati nel senso che le parti del contratto possono estendere la loro responsabilità mediante un rinvio generale al diritto nazionale, in forza del quale la portata della responsabilità del gestore dell'infrastruttura è più ampia e che subordina tale responsabilità alla sussistenza di una colpa.

Sulle spese

79 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.

P.Q.M.

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

- 1) La Corte di giustizia dell'Unione europea, adita conformemente alle disposizioni dell'articolo 267 TFUE, è competente a interpretare gli articoli 4, 8, paragrafo 1, lettera b), e 19, paragrafo 1, dell'appendice E della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999, intitolato "Regole uniformi relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI)".
- 2) L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), dell'appendice E della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999, deve essere interpretato nel senso che la responsabilità del gestore dell'infrastruttura per i danni materiali non copre le spese sostenute dall'impresa ferroviaria per il noleggio di locomotive sostitutive durante il periodo di riparazione delle locomotive danneggiate.
- 3) Gli articoli 4 e 19, paragrafo 1, dell'appendice E della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999, devono essere interpretati nel senso che le parti del contratto possono estendere la loro responsabilità mediante un rinvio generale al diritto nazionale, in forza del quale la portata della responsabilità del gestore dell'infrastruttura è più ampia e che subordina tale responsabilità alla sussistenza di una colpa.