



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

16 giugno 2022*

«Rinvio pregiudiziale – Rete transeuropea dei trasporti – Regolamento (UE) n. 1315/2013 – Articolo 15, paragrafo 1 – Infrastruttura di trasporto per vie navigabili interne – Porti interni – Obbligo di uno Stato membro di collegare i porti interni con l’infrastruttura del trasporto stradale o del trasporto ferroviario – Soppressione del collegamento con uno di tali due tipi di infrastrutture di trasporto – Presupposti»

Nella causa C-229/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Cour d’appel de Bruxelles (Corte d’appello di Bruxelles, Belgio), con decisione del 23 marzo 2021, pervenuta in cancelleria il 9 aprile 2021, nel procedimento

Port de Bruxelles SA,

Région de Bruxelles-Capitale

contro

Infrabel SA,

con l’intervento di:

FIF-FSI (Fonds d’Infrastructure Ferroviaire) SA,

État belge,

Région de Bruxelles-Capitale,

Port de Bruxelles SA,

Lineas SA,

LA CORTE (Quinta Sezione),

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

avvocato generale: J. Richard de la Tour

* Lingua processuale: il francese.

cancelliere: C. Di Bella, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 gennaio 2022,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Port de Bruxelles SA, da B. De Beys e L. Depré, avocats;
- per la Région de Bruxelles-Capitale, da B. Cambier e T. Cambier, avocats;
- per la Infrabel SA, da M. Baetens-Spetschinsky e P.-M. Louis, avocats;
- per il governo belga, da S. Baeyens, P. Cottin e C. Pochet, in qualità di agenti, assistiti da T. Eyskens, P.J. Geysens e A. Vandeburie, avocats;
- per la Commissione europea, da S.L. Kaléda, C. Vrignon e G. Wilms, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 31 marzo 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU 2013, L 348, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di due controversie pendenti, la prima, tra la Port de Bruxelles SA e la Infrabel SA, gestore dell'infrastruttura ferroviaria in Belgio, e, la seconda, tra la Région de Bruxelles-Capitale (Regione di Bruxelles-Capitale, Belgio) e la Infrabel, in ordine alla domanda presentata dalla Port de Bruxelles SA diretta ad ottenere che fosse intimato alla Infrabel di mantenere in perfetto stato di funzionamento l'unica linea di accesso ferroviaria del porto di Bruxelles (Belgio) alla rete ferroviaria belga.

Contesto normativo

- 3 I considerando 7, 8 e 31 del regolamento n. 1315/2013 così recitano:
 - «(7) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti. Per raggiungere pienamente gli obiettivi della nuova politica della rete transeuropea dei trasporti, è opportuno stabilire requisiti uniformi per le infrastrutture, mediante un regolamento al quale le infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti dovranno uniformarsi.
 - (8) La rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere sviluppata attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti e attraverso misure che ne promuovano l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse. In casi specifici, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria è necessario a causa della

manca di una precedente manutenzione regolare. Il ripristino è un processo volto al conseguimento dei parametri originali di costruzione delle strutture esistenti dell'infrastruttura ferroviaria associato a un miglioramento duraturo della loro qualità rispetto allo stato in cui si trovano, in sintonia con l'applicazione dei requisiti e delle disposizioni del presente regolamento.

(...)

(31) La rete transeuropea dei trasporti, grazie alle sue ampie dimensioni, dovrebbe offrire la base per l'introduzione su larga scala di nuove tecnologie e innovazioni, che, ad esempio, potrebbero contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti in Europa e ridurre l'impronta di carbonio. Ciò contribuirà agli obiettivi della strategia Europa 2020 e all'obiettivo del Libro bianco [della Commissione europea, del 1° luglio 2011, intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011) 144 definitivo/2),] di ridurre del 60% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 (sulla base dei livelli del 1990) e al tempo stesso all'obiettivo di accrescere la sicurezza dei combustibili per l'Unione. (...).

4 L'articolo 1 di tale regolamento, intitolato «Oggetto», ai suoi paragrafi da 1 a 3 prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale e nella rete centrale; quest'ultima è istituita sulla base della rete globale.

2. Il presente regolamento individua progetti di interesse comune e specifica i requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.

3. Il presente regolamento stabilisce le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti».

5 L'articolo 2 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», così dispone:

«1. Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti quale figura nelle mappe contenute nell'allegato I. (...)

2. L'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti è costituita dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, il trasporto sulle vie navigabili interne, il trasporto stradale, il trasporto marittimo, il trasporto aereo e il trasporto multimodale, di cui alle pertinenti sezioni del capo II».

6 L'articolo 3 del medesimo regolamento, intitolato «Definizioni», è così formulato:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) "progetto di interesse comune": un progetto realizzato in conformità dei requisiti del presente regolamento e nel rispetto delle disposizioni ivi contenute;

(...)

n) “trasporto multimodale”: trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;

(...)

p) “nodo urbano”: un’area urbana dove l’infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, piattaforme logistiche e terminali merci, sia interni che circostanti all’area urbana, è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l’infrastruttura per il traffico locale e regionale;

(...)

s) “terminale merci”: struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per lo stoccaggio temporaneo delle merci, quale un porto, un porto interno, un aeroporto o un terminale ferroviario-stradale;

(...))».

7 L’articolo 4 del regolamento n. 1315/2003, intitolato «Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti», prevede quanto segue:

«La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell’Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

(...)

b) l’efficienza, attraverso:

(...)

iii) l’integrazione e l’interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto;

(...)

v) l’uso efficiente dell’infrastruttura nuova ed esistente;

(...)

c) la sostenibilità, attraverso:

(...)

ii) un contributo agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di gas a effetto serra e di carbonio, alla sicurezza dei combustibili, alla riduzione dei costi esterni e alla protezione dell’ambiente;

iii) la promozione di trasporti a basse emissioni di carbonio, con l'obiettivo di ridurre significativamente entro il 2050 le emissioni di CO₂, in linea con i pertinenti obiettivi di riduzione del CO₂ dell'Unione;

(...)).

8 L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Rete efficiente sotto il profilo delle risorse», al paragrafo 1 così dispone:

«La rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita secondo criteri di efficienza nell'impiego delle risorse attraverso:

a) lo sviluppo, il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente;

b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;

(...)).

9 L'articolo 6 di detto regolamento, intitolato «La struttura a doppio strato della rete transeuropea dei trasporti», è redatto nei seguenti termini:

«1. Lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare realizzando una struttura a doppio strato, basata su un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente una rete globale e una rete centrale.

2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo II.

3. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo III».

10 Il capo II del regolamento n. 1315/2013, intitolato «La rete globale», contiene gli articoli da 9 a 37. L'articolo 9 di tale regolamento, intitolato «Disposizioni generali», al paragrafo 1 enuncia quanto segue:

«La rete globale:

(...)

c) soddisfa i requisiti relativi alle infrastrutture di trasporto stabiliti nel presente capo;

(...)).

11 L'articolo 10 di detto regolamento, intitolato «Priorità generali», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Nello sviluppo della rete globale, si dà priorità generale alle misure necessarie per:

(...)

b) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;

(...)».

12 L'articolo 12 del medesimo regolamento, intitolato «Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto», al paragrafo 1 così dispone:

«I terminali merci sono collegati con l'infrastruttura stradale o, ove possibile, con l'infrastruttura delle vie navigabili interne della rete globale».

13 L'articolo 13 del regolamento n. 1315/2013, intitolato «Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria», è così formulato:

«Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura ferroviaria e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità ai seguenti aspetti:

(...)

f) se del caso, collegamento dell'infrastruttura di trasporto su rotaia con l'infrastruttura dei porti delle vie navigabili interne».

14 L'articolo 14 di detto regolamento, intitolato «Componenti dell'infrastruttura», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«L'infrastruttura delle vie navigabili comprende in particolare:

(...)

e) porti interni che comprendono l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;

(...)».

15 L'articolo 15 di detto regolamento, intitolato «Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto», al paragrafo 1 così dispone:

«Gli Stati membri garantiscono che i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria».

16 L'articolo 16 del medesimo regolamento, intitolato «Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura delle vie navigabili interne», è così formulato:

«Nel promuovere progetti di interesse comune relativi alle infrastrutture delle vie navigabili interne e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10, è data priorità a quanto segue:

(...)

d) collegare l'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura del trasporto merci ferroviario e stradale;

(...)».

17 Ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1315/2013, intitolato «Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura stradale»:

«Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura stradale e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

(...)

e) attenuazione dell'attuale congestione stradale».

18 L'articolo 28 di tale regolamento, intitolato «Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto», al paragrafo 1 così dispone:

«Gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che:

a) i modi di trasporto siano collegati fra loro in uno dei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto multimodale di passeggeri e merci;

(...)».

19 L'articolo 30 del suddetto regolamento, intitolato “Nodi urbani”, prevede quanto segue:

«Nello sviluppo della rete globale nei nodi urbani, gli Stati membri mirano, ove possibile, a garantire:

a) per il trasporto di passeggeri: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, stradale, aerea e, se opportuno, delle vie navigabili interne e marittima della rete globale;

b) per il trasporto di merci: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, stradale e, se opportuno, delle vie navigabili interne, aerea e marittima della rete globale;

(...)».

20 L'articolo 38 del regolamento n. 1315/2013, intitolato «Identificazione della rete centrale», al paragrafo 1 enuncia quanto segue:

«La rete centrale, come riportata sulle carte di cui all'allegato I, consiste in quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale. (...)».

21 Dagli allegati I e II di tale regolamento risulta che le infrastrutture portuali del porto di Bruxelles si integrano nella rete centrale, ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 3, dello stesso.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

22 La Port de Bruxelles SA è incaricata della gestione, del funzionamento e dello sviluppo del canale, del porto di Bruxelles (Belgio), dell'avamposto, degli impianti portuali e dei loro annessi nella région de Bruxelles-Capitale (Regione di Bruxelles-Capitale, Belgio).

23 La Infrabel gestisce la rete ferroviaria belga ed è proprietaria dei fasci ferroviari e dei beni necessari o utili per tale gestione.

24 La FIF-FSI (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire) SA (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria; in prosieguo: la «FIF») è incaricata della gestione e della valorizzazione dei terreni e di altre attività commerciali nel settore dello sviluppo, dell'acquisto e della vendita, della gestione nonché del finanziamento immobiliare. Il suo intero capitale è indirettamente detenuto dall'État belge (Stato belga).

25 Due regi decreti del 14 giugno 2004 (*Moniteur belge* del 14 giugno 2004, pag. 51971) e del 30 dicembre 2004 (*Moniteur belge* del 30 dicembre 2004, pag. 87338) impongono alla Infrabel di procedere, entro il 31 dicembre 2020, allo smantellamento degli impianti ferroviari che si trovano sul sito di «Schaerbeek-Formation» a Bruxelles e alla sua rimessa in pristino, al fine di consegnare tale sito libero da qualsiasi occupazione alla FIF. Quest'ultima sarebbe legittimata a chiedere un indennizzo economico in caso di mancata realizzazione di tali lavori da parte della Infrabel entro i termini previsti. Tra gli impianti da smantellare figurano quelli che costituiscono l'unico collegamento ferroviario degli impianti portuali del porto di Bruxelles con la rete ferroviaria belga (in prosieguo: il «collegamento ferroviario di cui trattasi»).

26 Il 12 ottobre 2018 la Port de Bruxelles SA ha citato la Infrabel dinanzi al Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese, Belgio), affinché fosse vietato a quest'ultima «di porre in essere ogni atto contrario alle disposizioni del regolamento n. 1315/2013 (...), incluso lo smantellamento delle costruzioni e degli impianti oggetto di [tale regolamento] e, segnatamente, del collegamento ferroviario [di cui trattasi]».

27 Il 30 ottobre 2018 la Infrabel ha citato la FIF per ottenerne l'intervento coatto. Lo Stato belga è intervenuto volontariamente nel procedimento il 13 novembre 2018, affinché l'emananda sentenza fosse opponibile ad esso. La Regione di Bruxelles-Capitale e la Lineas SA sono parimenti intervenute nel procedimento, in adesione alle conclusioni della Port de Bruxelles SA.

- 28 Il 14 marzo 2019 la Port de Bruxelles SA ha chiesto al Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese), a titolo di misura provvisoria, di vietare alla Infrabel, in attesa della sentenza definitiva sul merito della controversia, di procedere in particolare alla messa fuori servizio nonché allo smantellamento del collegamento ferroviario di cui trattasi, e di ingiungerle di mantenere quest'ultimo in perfetto stato di funzionamento. Dal canto suo, la Infrabel ha chiesto in particolare al Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese), nell'ipotesi in cui quest'ultimo accogliesse la richiesta di provvedimenti provvisori e alla Infrabel fosse impedito di eseguire i lavori previsti dal regio decreto del 30 dicembre 2004, di vietare alla FIF di chiederle un indennizzo, fino alla pronuncia della sentenza di merito.
- 29 Il 5 novembre 2019, nel corso del procedimento, la FIF e la Infrabel hanno concluso un accordo con cui, in particolare, hanno prorogato al 30 giugno 2021 la data entro la quale avrebbe dovuto essere completato lo smantellamento del collegamento ferroviario di cui trattasi.
- 30 Con sentenza del 20 dicembre 2019, il Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese) ha dichiarato irricevibile l'azione della Port de Bruxelles SA, salvo che quest'ultima non invocasse l'esistenza di una servitù a sostegno di tale azione. Peraltro, esso ha respinto la richiesta di provvedimenti provvisori della Port de Bruxelles SA, in quanto l'impegno assunto dalla Infrabel nell'accordo concluso con la FIF il 5 novembre 2019 era sufficiente per regolare provvisoriamente la posizione delle parti.
- 31 La Port de Bruxelles SA e la Regione di Bruxelles-Capitale hanno entrambe interposto appello avverso tale sentenza dinanzi al giudice del rinvio, la Cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles, Belgio), la quale, dopo aver constatato che né la Port de Bruxelles SA né la Regione di Bruxelles-Capitale avevano proposto appello contro lo Stato belga e la FIF nel rispetto delle norme procedurali nazionali, ha dichiarato che queste ultime due parti dovevano essere estromesse dalla causa. Risulta inoltre dal dispositivo della domanda di pronuncia pregiudiziale che il giudice del rinvio ha riunito i due procedimenti dinanzi ad esso pendenti.
- 32 Il giudice del rinvio s'interroga sulla legittimazione della Port de Bruxelles SA a far valere, dinanzi ai giudici belgi, un diritto soggettivo derivante dall'articolo 15 del regolamento n. 1315/2013. Esso sostiene che, secondo l'interpretazione di tale disposizione avanzata dalla Port de Bruxelles SA, quest'ultima impone agli Stati membri, da un lato, un obbligo positivo, relativo all'istituzione di un sistema in cui le infrastrutture di trasporto sono interconnesse e nell'ambito del quale gli Stati membri dispongono di un potere discrezionale, nonché, dall'altro, un obbligo negativo, che vieta loro di agire in modo contrario agli obiettivi di tale regolamento, in particolare pregiudicando l'integrità delle infrastrutture di trasporto esistenti.
- 33 La Infrabel sostiene che tale articolo 15 non può essere interpretato nel senso indicato dalla Port de Bruxelles SA. Infatti, secondo la formulazione di detta disposizione, in particolare nella sua versione in lingua francese, i porti interni devono essere collegati con l'infrastruttura stradale oppure ferroviaria, in quanto tale versione utilizza la congiunzione «ou» (o).
- 34 A tale proposito, il giudice del rinvio rileva che la versione in lingua neerlandese dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 utilizza non già la congiunzione «o», bensì la congiunzione «e». Esso ne deduce che l'interpretazione letterale di tale disposizione non basta per determinarne l'esatto significato.

- 35 Secondo tale giudice, detta disposizione può prestarsi a due opposte interpretazioni. Dall'articolo 3, lettera n), e dall'articolo 28, paragrafo 1, di tale regolamento si potrebbe infatti dedurre che il collegamento di un'infrastruttura di trasporto per vie navigabili, come un porto interno, con un solo altro tipo di infrastrutture di trasporto sia sufficiente a soddisfare l'obbligo e che, nel caso di specie, la Port de Bruxelles SA dovrebbe accontentarsi del collegamento delle proprie infrastrutture portuali con le infrastrutture di trasporto stradale.
- 36 Tuttavia, si potrebbe sostenere una differente interpretazione dell'articolo 15 di detto regolamento. Infatti, dagli impegni della Commissione contenuti nel suo Libro bianco, cui si fa riferimento in particolare al considerando 31 del medesimo regolamento, nonché dallo stesso regolamento n. 1315/2013 emerge che gli obiettivi di quest'ultimo sono di due tipi, vale a dire migliorare la competitività dei trasporti e ridurre come minimo del 60%, entro il 2050, le emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti rispetto ai livelli del 1990. Inoltre, un'interpretazione dell'articolo 15 di tale regolamento nel senso che esso vieterebbe lo smantellamento di un collegamento ferroviario in circostanze come quelle del caso di specie potrebbe basarsi, in particolare, sugli articoli 5, 10 e 16 di detto regolamento, nonché sugli orientamenti esposti nei suoi considerando 7 e 8.
- 37 Ciò premesso, la Cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Quando un porto interno – rientrando nella rete centrale – è già collegato alla rete stradale e alla rete ferroviaria, se l'articolo 15 del regolamento [n. 1315/2013], da solo o in combinato disposto con altre disposizioni di detto regolamento, imponga l'obbligo di mantenere e manutene detti due collegamenti o l'obbligo di astenersi dal sopprimere uno di essi, quand'anche per una mancanza di manutenzione».

Procedimento dinanzi alla Corte

- 38 Il giudice del rinvio ha chiesto, sulla base dell'articolo 105, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, che la presente causa fosse sottoposta a procedimento accelerato. A sostegno di tale domanda, esso fa valere che, al fine di garantire l'effettività della presente sentenza, esso ha intimato alla Infrabel di astenersi dallo smantellare il collegamento ferroviario di cui trattasi fino alla nuova pronuncia sulla causa, successivamente alla ricezione della risposta della Corte alla questione sollevata. Orbene, a partire dal 1° luglio 2021 questa stessa società, in linea di principio, sarebbe tenuta a corrispondere indennizzi alla FIF proprio per il ritardo nello smantellamento di tale collegamento.
- 39 L'articolo 105, paragrafo 1, del regolamento di procedura prevede che, su domanda del giudice del rinvio o, in via eccezionale, d'ufficio, quando la natura della causa richiede un suo rapido trattamento, il presidente della Corte, sentiti il giudice relatore e l'avvocato generale, può decidere di sottoporre un rinvio pregiudiziale a procedimento accelerato.
- 40 Occorre ricordare che un siffatto procedimento accelerato costituisce uno strumento procedurale destinato a rispondere a una situazione di urgenza straordinaria [sentenza del 22 marzo 2022, Prokurator Generalny e a. (Sezione disciplinare della Corte Suprema – Nomina), C-508/19, EU:C:2022:201, punto 37].

- 41 Nel caso di specie, il 4 maggio 2021 il presidente della Corte ha deciso, sentiti il giudice relatore e l'avvocato generale, di non accogliere la domanda di cui al punto 38 della presente sentenza.
- 42 Secondo la giurisprudenza della Corte, infatti, semplici interessi economici, per quanto importanti e legittimi, di per sé non sono idonei a giustificare il ricorso a un procedimento accelerato (sentenza dell'11 novembre 2021, *Energieversorgungscenter Dresden-Wilschdorf*, C-938/19, EU:C:2021:908, punto 45 e giurisprudenza ivi citata).
- 43 Peraltro, anche nell'ipotesi in cui la presente causa fosse sottoposta a procedimento accelerato, la risposta della Corte alla questione sollevata non potrebbe, in ogni caso, essere fornita prima del 30 giugno 2021.
- 44 Con decisione in pari data, il presidente della Corte ha tuttavia deciso che le informazioni trasmesse dal giudice del rinvio giustificavano il trattamento della causa in via prioritaria, ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 3, del regolamento di procedura.

Sulla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale

- 45 Nelle sue osservazioni scritte, la Infrabel sostiene, in sostanza, che la Port de Bruxelles SA non può, in ogni caso, invocare a proprio vantaggio, nell'ambito della controversia di cui al procedimento principale, l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013, dal momento che tale disposizione riconosce agli Stati membri un margine di discrezionalità per la sua attuazione. Infatti, l'esistenza di un siffatto margine di discrezionalità osterebbe a che, in mancanza di misure di attuazione adottate dallo Stato membro interessato, un singolo possa far valere direttamente diritti derivanti da detta disposizione.
- 46 Nei limiti in cui tale argomento deve essere inteso nel senso che, con esso, la Infrabel mette in discussione la rilevanza della questione pregiudiziale ai fini della soluzione della controversia principale e, pertanto, la ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale, esso non può essere accolto.
- 47 Da un lato, infatti, occorre ricordare che, a norma dell'articolo 288, secondo comma, TFUE, il regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri. In tal senso, a motivo della loro stessa natura e della loro funzione nell'ambito delle fonti del diritto dell'Unione, le disposizioni dei regolamenti producono in genere effetti immediati negli ordinamenti giuridici nazionali, senza che le autorità nazionali debbano adottare misure di attuazione (sentenza del 22 gennaio 2020, *Ursa Major Services*, C-814/18, EU:C:2020:27, punto 33).
- 48 Dall'altro lato, la questione se l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 osti, in linea di principio, alla soppressione del collegamento ferroviario di un porto interno in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, o se esso riconosca agli Stati membri un margine discrezionale in materia costituisce, per l'appunto, l'oggetto della questione pregiudiziale, cosicché il carattere ricevibile della domanda di pronuncia pregiudiziale non può essere rimesso in discussione sulla base del motivo dedotto dalla Infrabel.

Sulla questione pregiudiziale

- 49 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 debba essere interpretato nel senso che, quando un porto interno rientrante nella rete centrale, ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 3, e dell'articolo 38 di tale regolamento, ha collegamenti sia con infrastrutture del trasporto stradale sia con infrastrutture del trasporto ferroviario, esso osta alla soppressione di uno di tali due tipi di collegamenti.
- 50 A tal riguardo, occorre constatare, in via preliminare, che, sebbene l'articolo 15, paragrafo 1, di detto regolamento preveda che gli Stati membri garantiscono che i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria e riguarda quindi i porti interni, la questione pregiudiziale verte sull'interpretazione di tale disposizione in circostanze in cui un siffatto porto, come il porto di Bruxelles, rientra nella rete centrale, ai sensi del medesimo regolamento.
- 51 Orbene, tale articolo 15 figura nel capo II del regolamento n. 1315/2013, relativo, come si evince dal titolo, alla rete globale, la quale è prevista all'articolo 6, paragrafo 2, di tale regolamento. Come risulta dall'articolo 6, paragrafo 3, e dall'articolo 38, paragrafo 1, di detto regolamento, la rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.
- 52 Sebbene da queste ultime disposizioni emerga chiaramente che l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 trova applicazione nel caso di un porto interno rientrante nella rete centrale, resta il fatto che esso è, più in generale, applicabile a qualsiasi porto interno della rete globale, a prescindere dalla circostanza che esso rientri o meno specificamente nella rete centrale.
- 53 Di conseguenza, occorre esaminare la questione sollevata nella parte in cui riguarda un porto interno rientrante nella rete globale, ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1315/2013, e che dispone già di collegamenti sia con infrastrutture del trasporto stradale sia con infrastrutture del trasporto ferroviario.
- 54 Secondo giurisprudenza costante, per interpretare una disposizione del diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte [sentenza del 28 gennaio 2020, Commissione/Italia (Direttiva lotta contro i ritardi di pagamento), C-122/18, EU:C:2020:41, punto 39 e giurisprudenza ivi citata].
- 55 Per quanto riguarda, in primo luogo, i termini dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013, si deve constatare che, come hanno giustamente rilevato, rispettivamente, il giudice del rinvio e il governo belga, le versioni in lingua neerlandese e bulgara di tale disposizione utilizzano, tra la locuzione «infrastruttura stradale» e il termine «ferroviaria», la congiunzione «e», il che farebbe pensare che gli Stati membri siano tenuti a garantire che i porti conservino i collegamenti esistenti che li collegano con infrastrutture di trasporto sia stradale che ferroviario. Per contro, in particolare nelle lingue tedesca, greca, inglese, francese, irlandese, italiana, lituana, ungherese e slovena, si utilizza la congiunzione «o».
- 56 In tale contesto, occorre ricordare che, conformemente a una giurisprudenza costante della Corte, le varie versioni linguistiche di una disposizione del diritto dell'Unione fanno fede nella stessa misura e a una di tali versioni non si può attribuire un carattere prioritario rispetto alle altre. Le norme dell'Unione devono essere, infatti, interpretate ed applicate in modo uniforme, alla luce

- delle versioni vigenti in tutte le lingue dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 6 ottobre 2021, *Consorzio Italian Management e Catania Multiservizi*, C-561/19, EU:C:2021:799, punti 42 e 43 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 57 Pertanto, in caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un atto dell'Unione, la disposizione di cui trattasi dev'essere interpretata in funzione del contesto e della finalità della normativa di cui fa parte (v., in tal senso, sentenza del 28 aprile 2022, *Yieh United Steel/Commissione*, C-79/20 P, EU:C:2022:305, punto 99 e giurisprudenza ivi citata).
- 58 Orbene, nel caso di specie, si deve constatare che la sola formulazione dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 non consente di stabilire se, nel caso di un porto interno rientrante nella rete globale che dispone già di collegamenti tanto con infrastrutture del trasporto stradale quanto con infrastrutture del trasporto ferroviario, sia consentito allo Stato membro interessato sopprimere uno di tali due collegamenti per conservare soltanto l'altro, cosicché l'obbligo per lo Stato membro interessato, previsto da tale disposizione, di garantire che il porto interno sia collegato «con l'infrastruttura stradale o ferroviaria» può anche essere inteso nel senso che tale Stato membro deve prestare particolare attenzione all'uno o all'altro di tali due collegamenti, in funzione delle loro esigenze, in particolare per quanto riguarda la manutenzione.
- 59 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il contesto in cui si inserisce l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013, si deve rilevare che, come prevede il suo articolo 1, paragrafo 1, l'obiettivo di tale regolamento è quello di stabilire «orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale e nella rete centrale; quest'ultima è istituita sulla base della rete globale».
- 60 Dall'articolo 10, paragrafo 1, lettera b), del medesimo regolamento, che fa parte del capo II relativo alla rete globale, risulta che, nello sviluppo della rete globale, si dà priorità generale, in particolare, alle misure necessarie, segnatamente, per garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi.
- 61 Le disposizioni del capo II del regolamento n. 1315/2013, ad eccezione degli articoli 9 e 10, sono raggruppate in sette sezioni, tra cui la sezione 1, relativa all'infrastruttura del trasporto ferroviario; la sezione 2, relativa alle infrastrutture di trasporto per vie navigabili interne, che comprende l'articolo 15, oggetto della questione pregiudiziale; la sezione 3, relativa alle infrastrutture del trasporto stradale; la sezione 6, relativa alle infrastrutture di trasporto multimodale e, infine, la sezione 7, che contiene disposizioni comuni.
- 62 Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto ferroviario, l'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 prevede che i terminali merci sono collegati con l'infrastruttura stradale o, ove possibile, con l'infrastruttura delle vie navigabili interne della rete globale.
- 63 Inoltre, dall'articolo 13, lettera f), di tale regolamento risulta che, nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura ferroviaria, è data priorità, se del caso, al collegamento dell'infrastruttura di trasporto su rotaia con l'infrastruttura dei porti delle vie navigabili interne.
- 64 Analogamente, per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto per vie navigabili, l'articolo 16, lettera d), di detto regolamento prevede che, nel promuovere progetti di interesse comune relativi alle infrastrutture delle vie navigabili interne, è data priorità, segnatamente, al collegamento dell'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura del trasporto merci ferroviario e stradale.

- 65 Per quanto attiene alle infrastrutture del trasporto stradale, l'articolo 19, lettera e), del medesimo regolamento dispone che, nel promuovere progetti di interesse comune relativi a tali infrastrutture, è data priorità all'attenuazione dell'attuale congestione stradale.
- 66 Riguardo alle infrastrutture di trasporto multimodale, ai sensi dell'articolo 3, lettera n), del regolamento n. 1315/2013, l'articolo 28, paragrafo 1, lettera a), di quest'ultimo prevede che gli Stati membri garantiscono in modo equo e non discriminatorio che i modi di trasporto siano collegati fra loro in uno dei seguenti punti: i terminali merci, le stazioni passeggeri, i porti interni, gli aeroporti e i porti marittimi, per consentire il trasporto multimodale di passeggeri e merci.
- 67 Deve altresì essere menzionato, nell'ambito delle disposizioni comuni, l'articolo 30 del regolamento n. 1315/2013, relativo ai nodi urbani, definiti all'articolo 3, lettera p), di quest'ultimo.
- 68 Risulta da detto articolo 30, lettere a) e b), che, nello sviluppo della rete globale nei nodi urbani, gli Stati membri, sia per il trasporto di passeggeri che per il trasporto di merci, mirano, ove possibile, a garantire l'interconnessione tra, segnatamente, l'infrastruttura ferroviaria, stradale e, se opportuno, delle vie navigabili interne.
- 69 Si può quindi dedurre dalle disposizioni menzionate ai punti da 59 a 68 della presente sentenza che, sebbene il regolamento n. 1315/2013 non imponga agli Stati membri un obbligo di risultato diretto a garantire, in tutti i casi, il collegamento dei porti interni rientranti nella rete globale sia con le infrastrutture del trasporto stradale che con le infrastrutture del trasporto ferroviario, tale regolamento esorta la creazione, per quanto possibile, di molteplici collegamenti di tali porti con altri tipi di infrastrutture di trasporto.
- 70 Occorre inoltre constatare che tanto i considerando 7 e 8 di detto regolamento quanto l'articolo 4, lettera b), v), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 6, paragrafo 2, del medesimo regolamento operano una distinzione tra le infrastrutture «esistenti» e le infrastrutture «nuove» o «pianificate». Tale distinzione depone a favore di un'applicazione della stessa nella definizione della portata degli obblighi degli Stati membri.
- 71 L'analisi del contesto in cui si inserisce l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 porta quindi a ritenere che tale disposizione debba essere interpretata nel senso che, in linea di principio, essa osta alla soppressione, per quanto riguarda un porto interno che già dispone di collegamenti sia con infrastrutture del trasporto stradale sia con infrastrutture del trasporto ferroviario, del suo collegamento con uno di tali due tipi di infrastrutture.
- 72 In terzo luogo, occorre constatare che la presa in considerazione degli obiettivi della rete europea dei trasporti, quali risultano dall'articolo 4 del regolamento n. 1315/2013, avvalorata una siffatta interpretazione dell'articolo 15, paragrafo 1, di tale regolamento.
- 73 Infatti, anzitutto, l'articolo 4, lettera b), iii), di detto regolamento prevede che la rete transeuropea dei trasporti contribuisce all'obiettivo di efficienza attraverso l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto.
- 74 Nello stesso senso, l'articolo 5, paragrafo 1, del medesimo regolamento dispone, rispettivamente alle lettere a) e b) di tale paragrafo, che la rete transeuropea è pianificata, sviluppata e gestita secondo criteri di efficienza nell'impiego delle risorse attraverso, da un lato, lo sviluppo, il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente, nonché, dall'altro, l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture.

- 75 Per quanto riguarda, poi, in particolare, il collegamento di un porto interno con l'infrastruttura del trasporto ferroviario, occorre tener conto dell'obiettivo di sostenibilità, enunciato all'articolo 4, lettera c), del regolamento n. 1315/2013, letto alla luce del considerando 31 di tale regolamento. Ne risulta che la rete transeuropea dei trasporti mira a contribuire alla realizzazione di tale obiettivo, in particolare, mediante la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, dando la preferenza a sistemi di trasporto a basse emissioni di carbonio.
- 76 Orbene, come osservato dall'avvocato generale ai paragrafi 63 e 64 delle sue conclusioni, il trasporto ferroviario fa parte di tali sistemi di trasporto, ragion per cui il libro bianco della Commissione, di cui al considerando 31 di detto regolamento, incoraggia il suo utilizzo.
- 77 Infine, il mantenimento del collegamento con le infrastrutture del trasporto ferroviario di cui beneficia un porto interno, favorendo il ricorso al trasporto ferroviario piuttosto che a quello stradale, contribuisce parimenti all'obiettivo di attenuare la congestione stradale, che costituisce una delle priorità di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, come risulta dall'articolo 19, lettera e), del regolamento n. 1315/2013.
- 78 Ciò premesso, tenuto conto degli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1315/2013, segnatamente in materia ambientale, di sicurezza del traffico e di pianificazione del territorio, talune circostanze eccezionali sono, a priori, idonee a giustificare l'eliminazione del collegamento di un porto interno con le infrastrutture del trasporto stradale o ferroviario, senza che l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 osti a tale conclusione.
- 79 A tal riguardo, si deve precisare che la sostituzione di un siffatto collegamento esistente con un nuovo collegamento con lo stesso tipo di infrastruttura, messo in servizio contemporaneamente alla soppressione del collegamento che esso sostituisce, non può essere considerata come una soppressione del collegamento del porto interno interessato con detta infrastruttura.
- 80 Quanto ai motivi che possono giustificare, in via eccezionale, la soppressione, senza sostituzione, del collegamento di un porto interno con le infrastrutture del trasporto stradale o ferroviario, è sufficiente rilevare, nel caso di specie, alla luce degli argomenti esposti nelle osservazioni scritte presentate alla Corte, che non può costituire un motivo siffatto il rischio che presenta tale collegamento per la sicurezza dei trasporti qualora tale rischio sia dovuto alla mancanza di manutenzione delle infrastrutture del trasporto di cui trattasi da parte delle autorità responsabili dello Stato membro interessato.
- 81 Analogamente, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 71 delle sue conclusioni, motivi attinenti al valore dei terreni occupati da un collegamento di un porto interno con le infrastrutture del trasporto stradale o ferroviario e al possibile utilizzo di tali terreni in modo economicamente più vantaggioso non possono giustificare la soppressione di tale collegamento.
- 82 Alla luce di tutte le considerazioni sin qui svolte, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2013 deve essere interpretato nel senso che, quando un porto interno rientrante nella rete globale, ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento, ha collegamenti sia con infrastrutture del trasporto stradale sia con infrastrutture del trasporto ferroviario, esso osta, salvo circostanze eccezionali, alla soppressione di uno di tali due tipi di collegamenti. Non costituiscono circostanze di tal genere la mancata manutenzione del collegamento di cui trattasi, derivante dall'inosservanza di tale disposizione, o la valorizzazione economica dei terreni occupati da tali infrastrutture.

Sulle spese

- 83 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 (Quinta Sezione) dichiara:

L'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, deve essere interpretato nel senso che, quando un porto interno rientrante nella rete globale, ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento, ha collegamenti sia con infrastrutture del trasporto stradale sia con infrastrutture del trasporto ferroviario, esso osta, salvo circostanze eccezionali, alla soppressione di uno di tali due tipi di collegamenti. Non costituiscono circostanze di tal genere la mancata manutenzione del collegamento di cui trattasi, derivante dall'inosservanza di tale disposizione, o la valorizzazione economica dei terreni occupati da tali infrastrutture.

Firme