Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

15 luglio 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti ferroviari – Direttiva 2012/34/UE – Spazio ferroviario europeo unico – Articolo 13, paragrafi 2 e 6 – Accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari – Regolamento (UE) 2017/2177 – Riconversione degli impianti – Funzioni dell'organismo di regolamentazione»

Nella causa C-60/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Administratīvā apgabaltiesa (Corte amministrativa regionale, Lettonia), con decisione del 30 gennaio 2020, pervenuta in cancelleria il 5 febbraio 2020, nel procedimento

«Latvijas dzelzceļš» VAS

contro

Valsts dzelzceļa administrācija,

con l'intervento di:

«Baltijas Ekspresis» AS,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, M. Ilešič, E. Juhász (relatore), C. Lycourgos e I. Jarukaitis, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la «Latvijas dzelzceļš» VAS, da D. Driče, advokāte;

– per la Valsts dzelzceļa administrācija, da J. Zālītis e J. Zicāns;

* Lingua processuale: il lettone.

– per la «Baltijas Ekspresis» AS, da O. Jonāns, advokāts;

– per la Commissione europea, inizialmente da L. Ozola, C. Vrignon e W. Mölls, successivamente da L. Ozola e C. Vrignon, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 25 febbraio 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La presente domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 13, paragrafi 2 e 6, 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), nonché dell'articolo 15, paragrafi 5 e 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (GU 2017, L 307, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la «Latvijas Dzelzceļš» VAS e la Valsts dzelzceļa administrācija (amministrazione nazionale delle ferrovie, Lettonia) (in prosieguo: l' «amministrazione ferroviaria») in merito alla decisione di quest'ultima che impone alla Latvijas Dzelzceļš, nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria pubblica in Lettonia, di garantire l'accesso dell'impresa ferroviaria «Baltijas Ekspresis» AS al deposito di Ventspils (Lettonia), in quanto «impianto di servizio», ai sensi della normativa applicabile in materia di trasporto ferroviario.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva 2012/34

3 L'articolo 3 della direttiva 2012/34, rubricato «Definizioni», dispone quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

(...)

11) "impianto di servizio", l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

12) "operatore dell'impianto di servizio", un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

(...)».

4 L'articolo 13 di tale direttiva, rubricato «Condizioni di accesso ai servizi», ai paragrafi 2 e 6, così prevede:

«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.

(...)

6. Se un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria».

5 L'articolo 27 di detta direttiva, intitolato «Prospetto informativo della rete», così dispone:

«1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione [europea]. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale [I]nternet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale [I]nternet comune. Tale portale [I]nternet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito [I]nternet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.

3. Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato.

4. Il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura».

6 L'allegato II della direttiva 2012/34, che contiene l'elenco dei «[s]ervizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie (di cui all'articolo 13)», al punto 2, prevede quanto segue:

«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;

b) scali merci;

c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;

d) aree di deposito;

e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;

f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio;

g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;

h) impianti e attrezzature di soccorso;

i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente».

Regolamento di esecuzione 2017/2177

7 Il regolamento di esecuzione 2017/2177 è stato adottato sulla base dell'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34.

8 L'articolo 17 di tale regolamento, rubricato «Entrata in vigore», così prevede:

«Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1º giugno 2019.

Tuttavia, l'articolo 2 si applica a decorrere dal 1º gennaio 2019».

Diritto lettone

9 La Dzelzceļa likums (legge sulle ferrovie), del 1º aprile 1998 (*Latvijas Vēstnesis*, 1998, n. 102/105), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: la «legge sulle ferrovie»), è diretta a recepire la direttiva 2012/34 nel diritto lettone.

10 I numeri 26 e 27 dell'articolo 1 della legge sulle ferrovie definiscono i termini utilizzati in tale legge nel modo seguente:

«26) "impianto di servizio", l'impianto (inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature) appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più dei servizi di cui all'articolo 12.[1], commi 2, 3 o 4, di tale legge;

27) "gestore dell'impianto di servizio", qualsiasi imprenditore o divisione dello stesso responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 12.[1], commi 2, 3 o 4, di tale legge;

(...)».

11 L'articolo 12.[1], paragrafo 2, della legge sulle ferrovie dispone che gli operatori degli impianti di servizio garantiscono a tutti i vettori, in maniera non discriminatoria, l'accesso (compreso l'accesso alle linee) ai seguenti impianti di servizio e, se del caso, ai servizi prestati nei seguenti impianti:

«5) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;

6) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio del materiale rotabile».

12 L'articolo 12.[2], paragrafo 7, della legge sulle ferrovie dispone che, se un impianto di servizio di cui all'articolo 12.[1], comma 2, di detta legge non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria.

13 L'articolo 12.[2], paragrafo 8, della legge sulle ferrovie prevede che, se uno degli impianti di cui all'articolo 12.[1], comma 2, di detta legge non è utilizzato per almeno due anni consecutivi, il proprietario può rendere pubblico che il suo impianto, in tutto o in parte, sarà dato in locazione, in leasing o sarà ceduto quale impianto di servizio. Se, nei tre mesi successivi a tale notifica, non viene ricevuta alcuna offerta, l'operatore dell'impianto di servizio ha il diritto di chiudere l'impianto di servizio, informando l'amministrazione ferroviaria e l'operatore dell'infrastruttura ferroviaria per uso pubblico almeno tre mesi prima.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

14 Dal 2002 la Latvijas Dzelzceļš dava in locazione l'edificio di deposito di locomotive di Ventspils, di cui è proprietaria, alla Baltijas Ekspresis.

15 Il 20 giugno 2016 il contratto di locazione relativo a tale edificio è stato rinnovato fino al 30 aprile 2028. Tale contratto prevedeva che la Latvijas Dzelzceļš disponesse del diritto unilaterale di risolverlo qualora, per un motivo imprevisto, essa si fosse trovata nella necessità di utilizzare detto edificio per uso proprio.

16 Secondo detto contratto di locazione, l'edificio di cui trattasi nel procedimento principale era dato in locazione come spazio d'ufficio e ai fini di attività economiche. La Baltijas Ekspresis vi effettuava attività di manutenzione e riparazione delle locomotive.

17 Il 5 settembre 2017 la Latvijas Dzelzceļš, volendo riassegnare tale medesimo edificio ad uso proprio, nella fattispecie per immagazzinare il proprio materiale rotabile utilizzato per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria pubblica, notificava alla Baltijas Ekspresis la risoluzione unilaterale del contratto di locazione di cui al procedimento principale.

18 Il 18 settembre 2017 la Baltijas Ekspresis ha presentato un reclamo presso l'amministrazione ferroviaria ritenendo che, tenuto conto della sua qualità di vettore e operatore di un impianto di servizio, ai sensi dell'articolo 1, punto 26, della legge sulle ferrovie, tale risoluzione costituisse una

violazione della concorrenza e del principio di non discriminazione in quanto, segnatamente, ostacolava il funzionamento efficace e razionale nonché l'accesso al servizio, e ha chiesto a tale amministrazione di non autorizzare la risoluzione di detto contratto di locazione.

19 Con decisione del 5 dicembre 2017, l'amministrazione ferroviaria ha ordinato alla Latvijas Dzelzceļš di garantire l'accesso al deposito di Ventspils, in quanto impianto di servizio, nonché ai servizi forniti nella stessa, di cui all'articolo 12.[1], paragrafo 2, punti 5 e 6, della legge sulle ferrovie. Secondo tale decisione, poco importa che, nei locali locati, la Baltijas Ekspresis svolgesse attività solo per sé stessa. Detta decisione afferma che tale società presta servizi per conto proprio, ai sensi dell'articolo 3, punto 8, del regolamento di esecuzione 2017/2177, cosicché l'interruzione delle attività dell'impianto di servizio di cui trattasi deve essere valutata alla luce delle disposizioni che limitano il diritto di procedere alla chiusura di un impianto di servizio, la quale può avvenire solo al termine di un periodo di due anni dopo che l'impianto di servizio in questione ha cessato di essere utilizzato.

20 La Latvijas Dzelzceļš ha proposto anzitutto un ricorso volto all'annullamento di detta decisione dinanzi all'administratīvā rajona tiesa (Tribunale amministrativo distrettuale, Lettonia), successivamente ha interposto appello avverso il rigetto di tale ricorso dinanzi all'Administratīvā apgabaltiesa (Corte amministrativa regionale, Lettonia), giudice del rinvio nella presente causa.

21 Tale giudice ritiene che il deposito di Ventspils costituisca un «impianto di servizio», ai sensi dell'articolo 3, punto 11, della direttiva 2012/34, in quanto tale deposito soddisfa i requisiti tecnici che gli consentono di effettuare una prestazione di servizi. Per contro, esso ritiene che la Baltijas Ekspresis non effettui una prestazione di servizi per conto proprio, ai sensi dell'articolo 3, punto 8, del regolamento di esecuzione 2017/2177, né fornisca servizi ad altre imprese ferroviarie. Esso ne deduce che l'edificio di cui trattasi deve essere considerato un impianto di servizio non utilizzato, la cui locazione o riconversione sono disciplinate dall'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 e dall'articolo 15 del regolamento di esecuzione 2017/2177.

22 Secondo il giudice del rinvio, la Latvijas Dzelzceļš non può essere considerata l'operatore dell'impianto di servizio di cui trattasi nel procedimento principale, in quanto tale società non è incaricata di fornire informazioni, né di decidere in merito alle domande di accesso ai servizi prestati nel deposito di Ventspils.

23 Pur ammettendo che la situazione di cui al procedimento principale si distingue da quella di cui all'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 nonché all'articolo 15, paragrafi 5 e 6, del regolamento di esecuzione 2017/2177, il giudice del rinvio ritiene che l'analisi di tali disposizioni conduca, tuttavia, alla conclusione che, nel contesto della risoluzione di un contratto di locazione, l'interesse dell'impresa ferroviaria a proseguire la locazione di locali deve prevalere sugli interessi del proprietario di tali locali. Le citate disposizioni non consentirebbero, tuttavia, di dedurre che il proprietario di detti locali non possa notificare al locatario la risoluzione del contratto di locazione per il motivo che egli intende utilizzarli per uso proprio.

24 Peraltro, secondo il giudice del rinvio, se l'operatore dell'impianto di servizio interessato può riconvertirlo, non vi sarebbero argomenti convincenti per giustificare il fatto che il proprietario di tale impianto non possa altresì porre fine al contratto di locazione relativo a quest'ultimo per riconvertirlo successivamente, dal momento che non esiste alcuna differenza rilevante tra queste due situazioni.

25 Alla luce di quanto precede, l'Administratīvā apgabaltiesa (Corte amministrativa regionale) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 13, paragrafi 2 e 6, della direttiva 2012/34 (articolo 15, paragrafi 5 e 6, del regolamento [di esecuzione] 2017/2177) possa essere applicato nel senso che l'organismo di regolamentazione può imporre al proprietario di un'infrastruttura, che non è l'operatore dell'impianto di servizio, l'obbligo di garantire l'accesso ai servizi.

2) Se l'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 (articolo 15, paragrafi 5 e 6, del regolamento [di esecuzione] 2017/2177) debba essere interpretato nel senso di consentire al proprietario di un edificio di porre fine a un rapporto di locazione e di riconvertire un impianto di servizio.

3) Se l'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 (articolo 15, paragrafi 5 e 6, del regolamento [di esecuzione] 2017/2177) debba essere interpretato nel senso di obbligare l'organismo di regolamentazione a verificare solo se l'operatore dell'impianto di servizio (nel caso di specie, il proprietario dell'impianto di servizio) abbia realmente deciso di riconvertirlo».

Sulla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale

26 Secondo la Latvijas Dzelzceļš il giudice del rinvio avrebbe erroneamente qualificato il deposito di Ventspils come «impianto di servizio», ai sensi della direttiva 2012/34. La Baltijas Ekspresis e l'amministrazione ferroviaria ritengono che sia errato considerare, al pari del giudice del rinvio, che tale impianto non è utilizzato, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 6, di tale direttiva.

27 A tale riguardo, occorre constatare che la valutazione di siffatti argomenti richiede l'interpretazione di disposizioni di diritto dell'Unione ed è pertanto indissolubilmente legata alla risposta che occorre fornire alla domanda di pronuncia pregiudiziale. Di conseguenza, tali argomenti non possono comportare l'irricevibilità di tale domanda (v., per analogia, sentenza del 3 dicembre 2019, Iccrea Banca, C-414/18, EU:C:2019:1036, punto 30 e giurisprudenza citata).

28 In tali circostanze, la domanda di pronuncia pregiudiziale deve essere ritenuta ricevibile.

Sull'applicabilità del regolamento di esecuzione 2017/2177

29 La decisione dell'amministrazione ferroviaria di cui trattasi nel procedimento principale è stata adottata il 5 dicembre 2017, mentre il regolamento di esecuzione 2017/2177, conformemente al suo articolo 17, è entrato in vigore il 13 dicembre 2017 e si applica a decorrere dal 1º giugno 2019, ad eccezione del suo articolo 2, che è applicabile a decorrere dal 1º gennaio 2019.

30 A tale riguardo, il giudice del rinvio ritiene che, sebbene tale decisione sia stata adottata prima della data di entrata in vigore di tale regolamento di esecuzione, i suoi effetti pratici continuino oltre tale data. Ciò premesso, dal momento che la controversia principale è diretta all'annullamento di detta decisione, si deve constatare che il regolamento di esecuzione 2017/2177 non è applicabile ratione temporis a tale controversia.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

31 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 13, paragrafi 2 e 6, della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che l'obbligo di fornire a tutte le imprese ferroviarie un accesso non discriminatorio, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, agli impianti di servizio di cui al suo allegato II, punto 2, possa essere imposto dall'organismo di regolamentazione non solo agli operatori di impianti di servizio, ma anche ai proprietari di siffatti impianti che non ne sono gli operatori.

32 Conformemente all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2012/34, 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.

33 La nozione di «operatore dell'impianto di servizio» è definita all'articolo 3, punto 12, della direttiva 2012/34 come riferita a qualsiasi entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4, di tale direttiva. Di conseguenza, tale definizione tiene conto unicamente della natura dell'attività di operatore di un impianto di servizio e di fornitore di servizi ferroviari, a prescindere dal fatto che l'entità pubblica o privata che gestisce l'impianto di servizio sia o meno proprietaria di quest'ultimo.

34 Pertanto, contrariamente a quanto sostiene l'amministrazione ferroviaria, l'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2012/34 non può essere interpretato nel senso che l'obbligo di garantire un accesso non discriminatorio agli impianti di servizio gravi anche sul proprietario dell'impianto interessato, qualora quest'ultimo non possa essere considerato il suo operatore, ai sensi dell'articolo 3, punto 12, di tale direttiva.

35 Tale conclusione non è smentita dall'articolo 13, paragrafo 6, di detta direttiva. Infatti, tale disposizione impone ai proprietari di siffatti impianti solo l'obbligo, qualora ricorrano le circostanze menzionate in tale disposizione, di annunciare pubblicamente che la gestione di tali impianti è disponibile alla locazione o al leasing.

36 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 13, paragrafi 2 e 6, della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che l'obbligo di fornire a tutte le imprese ferroviarie un accesso non discriminatorio, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, agli impianti di servizio di cui al suo allegato II, punto 2, non può essere imposto ai proprietari di siffatti impianti che non ne sono gli operatori.

Sulla seconda questione

37 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che consente al proprietario di un edificio che ospita un impianto di servizio, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, di porre fine a un contratto di locazione relativo a tale edificio al fine di riassegnare quest'ultimo ad uso proprio.

38 In via preliminare, occorre ricordare che, ai fini dell'applicazione della direttiva 2012/34, per «impianto di servizio» si intende, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4, di detta direttiva.

39 Tale definizione della nozione di «impianto di servizio» è basata su un criterio obiettivo, ossia quello della capacità tecnica di un'infrastruttura di fornire determinati servizi, e non fissa criteri attinenti ai beneficiari di tali servizi. Un siffatto criterio è indipendente sia dalla natura o dalla qualificazione del titolo giuridico in forza del quale un siffatto impianto viene gestito, sia dall'identità dei beneficiari di tali servizi.

40 Pertanto, il fatto che solo l'impresa ferroviaria che gestisce l'infrastruttura benefici di questi stessi servizi non impedisce che tale infrastruttura sia considerata un «impianto di servizio» ai sensi dell'articolo 3, punto 11, della direttiva 2012/34.

41 Nel caso di specie, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che l'impianto di cui al procedimento principale è stato adattato affinché la Baltijas Ekspresis potesse svolgervi attività di manutenzione e riparazione di locomotive, che rientrano nei servizi di cui a tale allegato II, punti da 2 a 4. Pertanto, come rilevato dal giudice del rinvio, il deposito di Ventspils costituisce un «impianto di servizio», ai sensi dell'articolo 3, punto 11, della direttiva 2012/34.

42 Sono parimenti irrilevanti, ai fini di decidere se un'infrastruttura debba essere considerata un «impianto di servizio», da un lato, la qualificazione attribuita a tale impianto in un contratto di locazione e, dall'altro, la circostanza che tale infrastruttura figuri o meno nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34. Tale prospetto menziona taluni dati relativi alle caratteristiche dell'infrastruttura messa a disposizione delle imprese ferroviarie e precisa, in particolare, come indicato dal paragrafo 2 di tale articolo, le condizioni di accesso agli impianti di servizio collegati alla rete del gestore dell'infrastruttura e la fornitura di servizi in tali impianti. Ciò posto, non risulta né da tale disposizione né dall'allegato IV di tale direttiva, che specifica il contenuto del prospetto informativo della rete, che l'inserimento di un'infrastruttura in tale prospetto costituisca una condizione necessaria affinché una siffatta infrastruttura sia qualificata come «impianto di servizio», ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva. Infatti, sebbene tale articolo 27 imponga di indicare, nel prospetto informativo della rete, gli impianti di servizio esistenti, non si può sostenere che un'omissione al riguardo possa avere l'effetto di rimettere in discussione l'esistenza di un siffatto impianto di servizio.

43 Occorre osservare che l'applicazione dell'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34, come risulta dalla sua formulazione, presuppone, in particolare, che l'impianto di servizio di cui trattasi non sia stato utilizzato per almeno due anni consecutivi.

44 A tale riguardo, il giudice del rinvio considera, in sostanza, che, poiché la Baltijas Ekspresis non fornisce, nell'impianto di servizio di cui trattasi nel procedimento principale, servizi a favore di altre imprese ferroviarie, né da accesso a tale impianto a siffatte imprese, l'infrastruttura di cui trattasi dovrebbe essere considerata un impianto di servizio che non è utilizzato, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34.

45 Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale, segnatamente ai paragrafi 63 e 67 delle sue conclusioni, simili considerazioni non possono far ritenere che un impianto di servizio non sia utilizzato, ai sensi di tale disposizione, quando vi sono forniti servizi all'operatore di tale impianto.

46 Infatti, se è vero che, come ricordato al punto 32 della presente sentenza, l'articolo 13, paragrafo 2, di tale direttiva impone all'operatore di un impianto di servizio di garantire alle imprese ferroviarie un accesso non discriminatorio a tale impianto e ai servizi che vi sono forniti, non ne consegue, tuttavia, che l'utilizzo dell'impianto di servizio possa essere constatato solo a condizione che imprese ferroviarie diverse da quella che gestisce l'impianto interessato vi abbiano fatto ricorso.

47 Una siffatta interpretazione è corroborata dalla finalità dell'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34, quale risulta dal punto 4.4 della motivazione della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, del 17 settembre 2010 [COM(2010) 475 definitivo]. Alla luce di tale motivazione, occorre osservare che tale disposizione mira a prevenire una situazione in cui un impianto di servizio, pur essendo in grado di rispondere ad esigenze comprovate, continui, oltre un certo periodo, a non essere oggetto di un'attività. Orbene, ciò non si verificherebbe nel caso di un impianto in cui vengano forniti servizi all'operatore di quest'ultimo.

48 Alla luce delle informazioni presentate alla Corte, dalle quali risulta che, nel procedimento principale, la Baltijas Ekspresis gestiva in modo continuativo, dal 2002, il deposito di Ventspils per le proprie esigenze ferroviarie, tale deposito deve essere considerato un impianto di servizio che è utilizzato.

49 Ne consegue che l'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34, dal momento che tale disposizione presuppone che l'impianto di servizio di cui trattasi non sia stato utilizzato per almeno due anni consecutivi, non disciplina una situazione come quella di cui al procedimento principale.

50 Ne deriva che la possibilità per il proprietario dell'infrastruttura di cui trattasi nel procedimento principale di risolvere, sulla base del diritto nazionale, il contratto di locazione relativo a tale infrastruttura e di procedere alla riconversione della medesima non può, in ogni caso, essere valutata sulla base dell'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34.

51 Alla luce dei suesposti rilievi, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che esso non è applicabile a una situazione in cui il proprietario di un edificio che ospita un impianto di servizio, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, che è oggetto di utilizzo, intende porre fine a un contratto di locazione relativo a tale edificio al fine di riassegnare quest'ultimo ad uso proprio.

Sulla terza questione

52 Poiché il giudice del rinvio, con la sua terza questione, interroga la Corte sull'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34, tenuto conto della risposta fornita alla seconda questione non occorre rispondervi.

Sulle spese

53 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:

1) **L'articolo 13, paragrafi 2 e 6, 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 l'obbligo di fornire a tutte le imprese ferroviarie un accesso non discriminatorio, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, agli impianti di servizio di cui al suo allegato II, punto 2, non può essere imposto ai proprietari di siffatti impianti che non ne sono gli operatori.**

2) **L'articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che esso non è applicabile a una situazione in cui il proprietario di un edificio che ospita un impianto di servizio, ai sensi dell'articolo 3, punto 11, di tale direttiva, che è oggetto di utilizzo, intende porre fine a un contratto di locazione relativo a tale edificio al fine di riassegnare quest'ultimo ad uso proprio.**

Firme