Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

12 novembre 2015 *

«Ricorso di annullamento — Regolamento (UE) n. 1316/2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa — Progetti d'interesse comune che riguardano il territorio di uno Stato membro — Approvazione da parte di detto Stato — Prolungamento di un corridoio ferroviario merci — Base giuridica — Articoli 171 TFUE e 172, secondo comma, TFUE»

Nella causa C-121/14,

avente ad oggetto un ricorso di annullamento ai sensi dell'articolo 263 TFUE, proposto il 12 marzo 2014,

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, rappresentato da M. Holt e L. Christie, in qualità di agenti, assistiti da D. J. Rhee, barrister,

ricorrente,

contro

Parlamento europeo, rappresentato da A. Troupiotis e M. Sammut, in qualità di agenti,

Consiglio dell'Unione europea, rappresentato da Z. Kupčová e E. Chatziioakeimidou, in qualità di agenti,

convenuti

sostenuti da:

Commissione europea, rappresentata da J. Samnadda e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

interveniente,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da R. Silva de Lapuerta (relatore), presidente della Prima Sezione, facente funzione di presidente della Seconda Sezione, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos e J.-C. Bonichot, giudici

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

* Lingua processuale: l'inglese.

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 3 settembre 2015,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con il suo ricorso, il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord chiede l'annullamento dell'articolo 29 e dell'allegato II del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348, pag. 129; in prosieguo: le «disposizioni impugnate»).

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

Il regolamento (UE) n. 913/2010

2 Basato sull'articolo 91 TFUE, il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276, pag. 22), stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce inoltre le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione dei corridoi merci nonché la pianificazione indicativa degli investimenti relativi agli stessi.

3 Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 913/2010, il «corridoio merci», è definito come «l'insieme delle linee ferroviarie designate, comprese le linee ferrovia-traghetto, nel territorio degli Stati membri o tra Stati membri e, ove opportuno, paesi terzi europei, che collegano due o più terminali lungo un tracciato principale e, se del caso, rotte e sezioni alternative che li collegano, ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari (…)».

4 Il capo II del regolamento n. 913/2010 contiene le regole per la progettazione e la gestione di due tipi di corridoi ferroviari internazionali per le merci, i primi corridoi e i corridoi ulteriori. Ai sensi dell'articolo 3 di detto regolamento, gli Stati membri di cui all'allegato rendono operativi, entro le date ivi indicate, i primi corridoi merci elencati nel citato allegato e informano la Commissione europea della realizzazione degli stessi.

5 L'allegato a detto regolamento, nella sua versione anteriore alle modifiche apportate dal regolamento n. 1316/2013, presentava nell'elenco dei primi corridoi ferroviari merci il corridoio n. 2 come segue:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione/[Basilea]	Entro il 10 novembre 2013

Il regolamento (UE) n. 1315/2013, come modificato dal regolamento delegato (UE) n. 473/2014

6 Basato sull'articolo 172 TFUE, il 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 L 348, pag. 1), come modificato dal regolamento delegato (UE) n. 473/2014 della Commissione, del 17 gennaio 2014

(GU L 136, pag. 10; in prosieguo: il «regolamento n. 1315/2013»), 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 istituita sulla base della rete globale. Detto regolamento individua progetti d'interesse comune e specifica i requisiti da rispettare per la gestione della rete transeuropea dei trasporti.

7 L'articolo 2 del regolamento n. 1315/2013 prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti quale figura nelle mappe contenute nell'allegato I. La rete transeuropea dei trasporti comprende infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche, nonché misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e la gestione di servizi di trasporto efficienti e sostenibili.

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».

8 Ai sensi dell'articolo 3, lettera a), di tale regolamento, per «progetto d'interesse comune» si deve intendere «un progetto realizzato in conformità dei requisiti del presente regolamento e nel rispetto delle disposizioni ivi contenute». Il medesimo articolo definisce alla lettera d) la nozione di «valore aggiunto europeo» come il valore di un progetto che, in aggiunta al valore potenziale per il solo Stato membro in questione, determina un miglioramento significativo dei collegamenti e dei flussi di trasporto fra gli Stati membri dimostrabile attraverso miglioramenti in termini di efficienza, sostenibilità, concorrenza o coesione.

9 L'articolo 7 di detto regolamento è del seguente tenore:

«1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto esistenti e attraverso misure che promuovono l'uso efficiente della rete sotto il profilo delle risorse.

2. Un progetto d'interesse comune:

a) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi che rientrano in almeno due delle quattro categorie di cui all'articolo 4;

b) è conforme a quanto disposto nel capo II e, se riguarda la rete centrale, anche a quanto disposto nel capo III;

c) ha una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico;

d) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo.

3. Un progetto di interesse comune può comprendere il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per l'ottenimento di permessi, la realizzazione e la valutazione.

(...)».

10 Ai sensi dell'articolo 32, lettera a), del regolamento n. 1315/2013, che è collocato nel capo II di quest'ultimo, gli Stati membri attribuiscono particolare attenzione a progetti di interesse comune che, utilizzando l'infrastruttura della rete globale, forniscono servizi di trasporto merci efficienti e

contribuiscono a ridurre le emissioni di carbonio e altre ripercussioni negative sull'ambiente e che si prefiggono di migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa l'efficienza della sua gestione.

Il regolamento n. 1316/2013

11 Basato sull'articolo 172 TFUE, il regolamento n. 1316/2013 stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

12 Ai sensi dell'articolo 2, punto 1, di detto regolamento, per «progetto di interesse comune» si deve intendere, tra l'altro, un progetto identificato nel regolamento n. 1315/2013.

13 L'articolo 29 del regolamento n. 1316/2013 dispone quanto segue:

«Il regolamento (UE) n. 913/2010 è così modificato:

l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 è sostituito dal testo dell'allegato II del presente regolamento. Conseguentemente, i riveduti corridoi ferroviari merci rimangono soggetti alle disposizioni del regolamento (UE) n. 913/2010».

14 Al citato allegato II, intitolato «elenco dei primi corridoi merci», il corridoio ferroviario merci «Mare del Nord-Mediterraneo» è così descritto:

	Stati membri	Principali tracciati	Istituzione dei corridoi merci
«Mare del Nord – Mediterraneo»	NL, BE, LU, FR, UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgo(*)/ Southampton(*)/Felixstowe(*)-Londra (+)/Dunkerque (+)/Lilla (+)/Liegi (+)/Parigi (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione/[Basilea]-Marsiglia (+)	Entro il 10 novembre 2013

Conclusioni delle parti e procedimento dinanzi alla Corte

15 Il Regno Unito chiede che la Corte voglia:

— annullare le disposizioni impugnate, nella parte in cui esse estendono oltre Londra il corridoio n. 2 di cui all'allegato al regolamento n. 913/2010, divenuto corridoio «Mare del Nord – Mediterraneo» nel regolamento n. 1316/2013; e

— condannare il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea alle spese.

16 Il Parlamento e il Consiglio chiedono che la Corte voglia:

— respingere il ricorso, e

— condannare il Regno Unito alle spese.

17 Con decisione del presidente della Corte del 24 luglio 2014, la Commissione è stata autorizzata a intervenire a sostegno delle conclusioni del Parlamento e del Consiglio.

Sul ricorso

Sulla ricevibilità

18 Secondo il Regno Unito le disposizioni impugnate sono distinte e separabili dal resto del regolamento n. 1316/2013.

19 Il Parlamento, il Consiglio e la Commissione concordano sul fatto che la domanda di annullamento parziale presentata dal Regno Unito sia ricevibile.

20 Discende da una giurisprudenza costante della Corte che l'annullamento parziale di un atto dell'Unione è possibile solo se gli elementi di cui è chiesto l'annullamento sono separabili dal resto dell'atto (v. sentenze Commissione/Consiglio, C-29/99, EU:C:2002:734, punto 45, e Germania/Commissione, C-239/01, EU:C:2003:514, punto 33). A tal riguardo, la Corte ha ripetutamente dichiarato che il menzionato requisito della separabilità non è soddisfatto quando l'annullamento parziale di un atto avrebbe l'effetto di modificare la sostanza dell'atto medesimo (v. sentenza Commissione/Parlamento e Consiglio, C-427/12, EU:C:2014:170, punto 16 e giurisprudenza citata).

21 La verifica della separabilità di parti di un atto dell'Unione presuppone l'esame della portata delle stesse, al fine di poter valutare se il loro annullamento modificherebbe lo spirito e la sostanza di detto atto (v. sentenza Commissione/Estonia, C-505/09 P, EU:C:2012:179, punto 112 e giurisprudenza citata).

22 Nel caso di specie, occorre constatare che le disposizioni impugnate mirano ad obiettivi diversi da quelli perseguiti dalle altre disposizioni del regolamento n. 1316/2013 e del suo allegato.

23 Infatti, con il regolamento n. 1316/2013 il legislatore dell'Unione vuole facilitare e accelerare l'interconnessione delle reti europee, nel settore dei trasporti così come in quello delle telecomunicazioni e dell'energia, stabilendo un meccanismo di collegamento. Il meccanismo attuato intende promuovere gli investimenti nell'ambito delle reti transeuropee. A tal fine, stabilisce in particolare le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione a dette reti.

24 Le disposizioni impugnate sono invece distinte, in quanto esse riguardano soltanto la delimitazione dei primi corridoi ferroviari merci, istituiti dal regolamento n. 913/2010. Esse sono pertanto separabili dal resto del regolamento n. 1316/2013, di modo che la loro legittimità può essere esaminata a parte.

25 Alla luce di tali considerazioni, poiché l'annullamento di dette disposizioni non modifica in alcun modo la sostanza stessa del regolamento n. 1316/2013, il ricorso del Regno Unito volto all'annullamento parziale dello stesso è ricevibile.

Nel merito

Argomenti delle parti

26 Con i due motivi dedotti, che occorre esaminare congiuntamente, il Regno Unito fa valere che:

— le estensioni dei primi corridoi merci, realizzate dall'articolo 29 del regolamento n. 1316/2013, perseguono gli obiettivi di cui all'articolo 170 TFUE in relazione alla politica transeuropea dei trasporti. Di conseguenza, e poiché gli articoli da 170 TFUE a 172 TFUE costituiscono disposizioni speciali per l'adozione di tali provvedimenti, questi ultimi possono essere adottati solo sulla base di tali disposizioni;

— le estensioni dei primi corridoi merci, realizzate dall'articolo 29 del regolamento n. 1316/2013, sono «progetti di interesse comune» ai sensi dell'articolo 171, paragrafo 1, TFUE e riguardano il territorio di ciascuno Stato membro tenuto a partecipare alla loro istituzione. Le citate estensioni, nella parte in cui riguardano il Regno Unito, sarebbero state adottate in violazione del requisito dell'approvazione dello Stato membro interessato, di cui all'articolo 172, secondo comma, TFUE.

27 Il Regno Unito osserva, a titolo preliminare, che nella presente causa si pone la questione se le disposizioni impugnate, prese nel loro insieme, costituiscano, in prevalenza, misure «di rete», o piuttosto misure «di politica comune delle reti/mercato unico». Il regolamento n. 913/2010 mirerebbe a contribuire allo sviluppo di un sistema di trasporto merci ferroviario competitivo e perseguirebbe quindi gli obiettivi enunciati all'articolo 91 TFUE. Invece, la modifica dell'elenco dei primi corridoi ferroviari merci di cui all'allegato di tale regolamento potrebbe fondarsi solo sulla politica dell'Unione relativa alle reti transeuropee di trasporto.

28 Il Regno Unito rileva che le estensioni dei primi corridoi ferroviari merci, che risultano dall'articolo 29 del regolamento n. 1316/2013, sono essenziali alla realizzazione di dette reti. Tali estensioni mirerebbero pertanto alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 170 TFUE, la cui finalità consisterebbe nella costituzione e nello sviluppo di reti transeuropee, ad esempio nel settore dei trasporti, per favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e l'accesso a queste ultime. Le estensioni dei corridoi ferroviari merci rientrerebbero in tali obiettivi. Pertanto, le disposizioni impugnate avrebbero dovuto essere adottate sulla base degli articoli 171 TFUE e 172 TFUE.

29 Il Regno Unito ritiene che, poiché dette disposizioni designano il corridoio «Mare del Nord-Mediterraneo» come uno dei primi corridoi merci, l'estensione dello stesso costituisca un «progetto d'interesse comune», ai sensi degli articoli 171 TFUE e 172 TFUE. Infatti, un simile progetto dovrebbe fondarsi su di un'analisi costi-benefici sul piano socioeconomico, come previsto dall'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), del regolamento n. 1315/2013.

30 Il Regno Unito precisa che la procedura prevista dal regolamento n. 913/2020 relativa alla selezione di ulteriori corridoi merci tiene conto della questione se la creazione di detti corridoi comporti un onere sproporzionato a carico dello Stato membro interessato, e riconosce che uno Stato membro non è tenuto a partecipare se dispone di una rete ferroviaria con uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale nell'Unione.

31 Il Regno Unito sostiene che il fatto che i corridoi della rete centrale costituiscano uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata di detta rete, in conformità all'articolo 42 del regolamento n. 1315/2013, e che non richiedano la creazione di una nuova infrastruttura, non esclude che possano essere qualificati come «progetti d'interesse comune».

32 Il Regno Unito ritiene che le estensioni dei primi corridoi merci, che risultano dalle disposizioni impugnate, siano, in ogni caso, «progetti d'interesse comune» ai sensi degli articoli 171, paragrafo 1, TFUE e 172, secondo comma, TFUE che riguardano il territorio dello Stato membro che deve partecipare alla loro realizzazione. Ne conseguirebbe che le estensioni di tali corridoi, per la parte in cui toccano il Regno Unito, sarebbero state decise in violazione dell'esigenza di approvazione dello Stato membro interessato prevista all'articolo 172, secondo comma, TFUE.

33 Il Parlamento osserva che la finalità nonché la componente principale e preponderante del regolamento n. 1316/2013 consistono nel fornire un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee, come indicato all'articolo 1 dello stesso. Le disposizioni impugnate perseguirebbero un obiettivo solo accessorio a detta finalità, ossia la modifica del regolamento n. 913/2010, al fine di allineare l'elenco dei primi corridoi di trasporto merci con i corridoi della rete centrale. Di conseguenza, il regolamento n. 1316/2013 sarebbe correttamente fondato sul solo articolo 172 TFUE, nonostante preveda una modifica del regolamento n. 913/2010 che, se fosse oggetto di un atto distinto, sarebbe fondata sull'articolo 91 TFUE.

34 Il Parlamento ritiene che non tutte le misure che facilitano l'utilizzo dell'infrastruttura già esistente possano essere qualificate come «progetto d'interesse comune». Nell'ambito dell'articolo 172 TFUE, il termine «progetto» non potrebbe essere inteso nel senso che esso comprenda meri strumenti di coordinamento per garantire risposte rapide ai richiedenti che intendano utilizzare una traccia ferroviaria.

35 Il Parlamento ne conclude che, poiché nel caso di specie non si trattava di un «progetto d'interesse comune» ai sensi degli articoli 171 TFUE e 172 TFUE, il legislatore dell'Unione non era tenuto a ottenere l'approvazione del Regno Unito ai sensi del secondo comma dell'articolo 172 TFUE.

36 Il Consiglio deduce che il Regno Unito non ha dimostrato che le estensioni dei primi corridoi ferroviari merci mirino alla realizzazione degli obiettivi del regolamento n. 1315/2013. Le estensioni dei corridoi ferroviari merci «Mare del Nord-Mediterraneo» oltre Londra non costituirebbero «progetti d'interesse comune» ai sensi degli articoli 171 TFUE e 172 TFUE. Di conseguenza, non sarebbe stato necessario ottenere il consenso del Regno Unito, in conformità al secondo comma dell'articolo 172 TFUE.

37 Il Consiglio sostiene che il legislatore dell'Unione può modificare l'elenco dei primi corridoi ferroviari merci facendo ricorso alla stessa procedura già utilizzata se lo ritiene opportuno, o addirittura necessario, al fine di garantire la coerenza tra i corridoi ferroviari merci e i corridoi di rete centrale. Nell'ambito della modifica dell'elenco dei primi corridoi ferroviari merci, nelle note a piè di pagina (+) e (*) dell'allegato II al regolamento n. 1316/2013, il legislatore dell'Unione avrebbe cercato di applicare alla creazione dei primi corridoi ferroviari merci la procedura utilizzata per la creazione degli ulteriori corridoi ferroviari merci, sottoponendo le modifiche dei primi corridoi ferroviari merci ad analisi di mercato e prevedendo per gli stessi un periodo transitorio, necessario per la loro realizzazione.

38 Il Consiglio ricorda che il regolamento n. 913/2010 non contiene orientamenti circa le reti transeuropee né la definizione di progetti d'interesse comune. Tale regolamento rientrerebbe interamente nella politica dei trasporti e definirebbe i corridoi ferroviari merci come uno strumento di coordinamento e gestione delle linee ferroviarie esistenti.

39 La Commissione ritiene che le disposizioni impugnate non rientrino nell'ambito di applicazione ratione materiae del regolamento n. 1316/2013. Tali disposizioni costituirebbero una modifica del regolamento n. 913/2010, la cui base giuridica è l'articolo 91 TFUE. In quanto tali, le disposizioni impugnate resterebbero disciplinate dal regolamento n. 913/2010.

40 La Commissione rileva che i primi corridoi merci di cui alle disposizioni impugnate non perseguono gli obiettivi dell'articolo 170 TFUE e non possono neppure essere considerati come «progetti d'interesse comune» ai sensi dello stesso. L'obiettivo e il contenuto principali del regolamento n. 1316/2013 atterrebbero al sostegno dei progetti d'interesse comune enunciati nelle disposizioni del regolamento n. 1315/2013.

41 La Commissione sottolinea che la finalità principale del regolamento n. 913/2010 è di attuare la politica dei trasporti. Esso definirebbe le modalità per la realizzazione e l'organizzazione dei corridoi ferroviari merci, nonché le regole di selezione, di gestione e di pianificazione indicativa degli investimenti per tali corridoi. Le disposizioni relative ai corridoi ferroviari merci sarebbero quindi essenzialmente strumenti di coordinamento e gestione finalizzati a far funzionare in modo più efficiente i servizi ferroviari merci e a renderli più competitivi.

Giudizio della Corte

42 Con l'argomento dedotto a sostegno dei suoi due motivi, il Regno Unito afferma, in sostanza, che l'estensione del corridoio ferroviario merci in questione, prevista dalle disposizioni impugnate, costituisce un progetto d'interesse comune ai sensi degli articoli 171, paragrafo 1, terzo trattino, TFUE e 172, secondo comma, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 170 TFUE. Poiché detta estensione riguarda il territorio del citato Stato membro, essa avrebbe dovuto essere adottata con l'approvazione di quest'ultimo, in conformità all'articolo 172, secondo comma, TFUE.

43 Occorre sottolineare che la nozione di «progetto d'interesse comune», che figura alle citate disposizioni, non è definita dal Trattato FUE.

44 Risulta infatti, da un lato, dall'articolo 171, paragrafo 1, primo e terzo trattino, TFUE che l'Unione, per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 170 TFUE, stabilisce un insieme di orientamenti, che in detti orientamenti sono individuati progetti d'interesse comune, e che l'Unione può appoggiare tali progetti. Dall'altro lato, ai sensi dell'articolo 172, primo comma, TFUE, i citati orientamenti sono adottati dal Parlamento e dal Consiglio, che deliberano secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni dell'Unione europea.

45 Ne consegue che spetta a tali istituzioni dell'Unione adottare gli orientamenti e, pertanto, identificare i progetti d'interesse comune relativi alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, di cui all'articolo 170, paragrafo 1, TFUE.

46 Nel caso di specie, trattandosi di infrastrutture di trasporto, si deve constatare che il Parlamento e il Consiglio hanno esercitato la competenza che è loro conferita dalle citate disposizioni nell'adottare il regolamento n. 1315/2013, che stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato consistente in una rete globale e in una rete centrale. A tal fine, detto regolamento individua i progetti d'interesse comune come strumento principale per la realizzazione della citata rete transeuropea.

47 In base all'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 1315/2013, per «progetto d'interesse comune» si deve intendere un progetto realizzato in conformità dei requisiti e nel rispetto delle disposizioni del regolamento stesso. Tale nozione è sviluppata nel dettaglio all'articolo 7 del citato regolamento ed esplicitata nel considerando 9 nonché nei considerando da 19 a 33 dello stesso.

48 A tal proposito, discende da tali elementi che i «progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto esistenti». È precisato che siffatti progetti devono, in particolare, avere una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico e dimostrare di possedere un «valore aggiunto europeo».

49 Peraltro, la citata nozione di «valore aggiunto europeo» è definita all'articolo 3, lettera d), del regolamento n. 1315/2013 come «il valore di un progetto che, in aggiunta al valore potenziale per il solo Stato membro in questione, determina un miglioramento significativo dei collegamenti e dei flussi di trasporto fra gli Stati membri dimostrabile attraverso miglioramenti in termini di efficienza, sostenibilità, concorrenza o coesione».

50 La funzione innovativa e la trasversalità dei progetti d'interesse comune sono confermati dall'articolo 32, lettera a), del regolamento n. 1315/2013, che si riferisce al contributo di tali progetti alla riduzione delle emissioni di carbonio e di altre ripercussioni negative sull'ambiente, e il cui obiettivo consiste nel migliorare l'uso sostenibile delle infrastrutture di trasporto.

51 Inoltre, in conformità all'obiettivo di contribuire alla costituzione e allo sviluppo delle reti transeuropee nel settore delle infrastrutture dei trasporti enunciato all'articolo 170, paragrafo 1, TFUE, discende dal considerando 8 di detto regolamento che la rete transeuropea di trasporti dev'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.

52 Sebbene sia vero che non è richiesta la creazione di un'infrastruttura di trasporti nuova perché una misura sia riconosciuta come progetto d'interesse comune, un tale progetto deve tuttavia comportare un investimento che, perlomeno, miri a ripristinare o ammodernare un'infrastruttura esistente per renderla più efficiente e competitiva, come discende in particolare dall'articolo 7 del regolamento n. 1315/2013.

53 Infine, dall'articolo 48, paragrafo 1, del regolamento n. 1315/2015, che richiama solo un «coordinamento adeguato tra i corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci», emerge che, nell'esercizio dei poteri loro attribuiti dall'articolo 171, paragrafo 1, TFUE e 172, primo comma, TFUE, il Parlamento e il Consiglio hanno ritenuto che i corridoi ferroviari merci non rientrino tra i progetti d'interesse comune identificati da detto regolamento.

54 Alla luce di tali considerazioni, il Regno Unito non può quindi sostenere che, con le disposizioni impugnate, sia stato predisposto un progetto d'interesse comune.

55 In particolare, il regolamento n. 913/2010 non prevede, neppure per i corridoi merci ferroviari esistenti, che questi siano sviluppati come progetti d'infrastruttura. Infatti, gli operatori economici dispongono di diversi strumenti di gestione per tali corridoi, per poter utilizzare le ferrovie interessate in modo più efficiente e così migliorare il funzionamento del trasporto ferroviario. La creazione di siffatti corridoi mira così ad assicurare un miglior coordinamento del traffico sulle linee ferroviarie designate, in conformità ai principi di gestione enunciati nelle disposizioni del regolamento n. 913/2010.

56 A tal proposito, l'articolo 8 di tale regolamento nonché le disposizioni del capo IV di quest'ultimo mirano ad attuare, attraverso un coordinamento tra i gestori delle reti, un'assegnazione semplificata dei corridoi ferroviari merci per mezzo di uno sportello unico che fornisce agli operatori economici risposte alle loro domande di utilizzo di detti corridoi, allo stesso tempo riducendo i relativi oneri amministrativi.

57 Tale obiettivo di razionalizzazione della concessione delle capacità di trasporto di detti corridoi è confermato dalla creazione di organismi di gestione chiamati ad assicurare il coordinamento della gestione del traffico ferroviario lungo ciascun corridoio merci.

58 Per contro, la nozione di «progetto d'interesse comune», ai sensi degli articoli 171, paragrafo 1, TFUE, e 172, secondo comma, TFUE riguarda invece progetti che superano la fase del semplice meccanismo di coordinamento del traffico e che comportano un miglioramento qualitativo strutturale del primo corridoio di trasporto ferroviario merci.

59 Così non è nel caso delle disposizioni impugnate, che prevedono solo un allineamento del corridoio ferroviario merci di cui trattasi con il corridoio della rete centrale, la cui creazione, con il regolamento n. 913/2010, era stata d'altronde approvata dal Regno Unito. Esse quindi non rientrano nella nozione di «progetto d'interesse comune», ai sensi degli articoli 171, paragrafo 1, TFUE e 172, secondo comma, TFUE.

60 Discende dall'insieme degli elementi che precedono che la nozione di «progetto d'interesse comune», ai sensi delle citate disposizioni del Trattato FUE, dev'essere interpretata nel senso che essa non si applica ad un progetto che si limiti a prolungare un corridoio ferroviario merci esistente.

61 Di conseguenza, la prima condizione relativa all'esistenza di un progetto d'interesse comune, posta dall'articolo 172, secondo comma, TFUE, non è soddisfatta.

62 Poiché le due condizioni sono cumulative, non occorre esaminare la seconda di esse, enunciata all'articolo 172, secondo comma, TFUE, secondo la quale un progetto d'interesse comune che riguarda il territorio di uno Stato membro richiede l'approvazione dello Stato membro interessato.

63 Di conseguenza, i due motivi dedotti dal Regno Unito devono essere respinti.

64 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, occorre respingere il ricorso.

Sulle spese

65 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché il Regno Unito è rimasto soccombente, occorre condannarlo alle spese, conformemente alla domanda in tal senso del Parlamento e del Consiglio. Ai sensi dell'articolo 140, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la Commissione sopporterà le proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è condannato a sopportare, oltre alle proprie spese, quelle sostenute dal Parlamento europeo e dal Consiglio dell'Unione europea.

3) La Commissione europea sopporterà le proprie spese.

Firme