Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

22 novembre 2012*

«Trasporto — Trasporto ferroviario — Obbligo del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di fornire alle imprese ferroviarie, in tempo reale, tutte le informazioni relative alla circolazione dei treni e, in particolare, agli eventuali ritardi dei treni in coincidenza»

Nella causa C-136/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Schienen-Control Kommission (Austria), con decisione dell'11 marzo 2011, pervenuta in cancelleria il 18 marzo 2011, nel procedimento

Westbahn Management GmbH

contro

ÖBB-Infrastruktur AG,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. A. Tizzano, presidente di sezione, dai sigg. A. Borg Barthet (relatore), J-J. Kasel, M. Safjan e dalla sig.ra M. Berger, giudici,

avvocato generale: sig. N. Jääskinen

cancelliere: sig. M.-A. Gaudissart, capo unità

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 21 marzo 2012,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Westbahn Management GmbH, da D. Böhmdorfer e R. Schender, Rechtsanwälte;

— per la ÖBB-Infrastruktur AG, da G. Ganzger, A. Egger e G. Lansky, Rechtsanwälte;

— per il governo polacco, da M. Szpunar, in qualità di agente;

— per la Commissione europea, da G. Braun e H. Støvlbæk, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 7 giugno 2012,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione del combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315, pag. 14), nonché del combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 75, pag. 29, e – rettifica – GU 2004, L 220, pag. 16), come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 (GU L 164, pag. 44; in prosieguo: la «direttiva 2001/14»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Westbahn Management GmbH (in prosieguo: la «Westbahn Management») e la ÖBB-Infrastruktur AG (in prosieguo: la «ÖBB-Infrastruktur»), in merito al rifiuto di quest'ultima di fornire alla Westbahn Management, in tempo reale, i dati relativi ad altre imprese ferroviarie, che autorizzerebbero la medesima ad informare i propri passeggeri sugli orari di partenza effettivi dei treni, consentendo di assicurare le coincidenze.

Contesto normativo

La normativa dell'Unione

La direttiva 2001/14

3 Ai sensi del primo considerando della direttiva 2001/14:

«Una maggiore integrazione del settore ferroviario della Comunità è un elemento essenziale del completamento del mercato interno e nell'ottica di una mobilità sostenibile».

4 L'articolo 5 della direttiva 2001/14, intitolato «Servizi», prevede quanto segue:

«1. Le imprese ferroviarie hanno diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso nonché all'accesso ai servizi sulla linea elencati nell'allegato II. I servizi di cui al punto 2 dell'allegato II sono forniti su base non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere rifiutate unicamente se esistono alternative valide alle condizioni di mercato. Qualora i servizi non siano offerti da un gestore dell'infrastruttura, il fornitore della "infrastruttura principale" si adopera nella misura del possibile per facilitare la fornitura dei servizi in questione.

2. Se il gestore dell'infrastruttura fornisce uno dei servizi indicati nel punto 3 dell'allegato II come servizi complementari, egli deve fornirli a richiesta dell'impresa ferroviaria.

3. Le imprese ferroviarie possono chiedere al gestore dell'infrastruttura o ad altri fornitori i servizi ausiliari elencati nel punto 4 dell'allegato II. Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire questi servizi».

5 L'allegato II di tale direttiva, intitolato «Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie», così dispone:

«1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:

a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura;

b) diritto di usare la capacità concessa;

c) uso di scambi e raccordi;

d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;

e) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2. L'accesso ai servizi sulla linea e la fornitura dei servizi comprendono:

a) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

b) impianti di approvvigionamento di combustibile;

c) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture;

d) scali merci;

e) scali di smistamento;

f) aree di composizione dei treni;

g) stazioni di deposito;

h) centri di manutenzione e altre infrastrutture tecniche.

3. I servizi complementari possono comprendere:

a) corrente di trazione;

b) preriscaldamento dei treni passeggeri;

c) fornitura di combustibile, servizio manovra e tutti gli altri servizi forniti presso le infrastrutture di accesso di cui sopra;

d) contratti su misura per:

— il controllo dei trasporti di merci pericolose,

— l'assistenza alla circolazione di treni speciali.

4. I servizi ausiliari possono comprendere:

a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

b) fornitura di informazioni complementari;

c) ispezione tecnica del materiale rotabile».

Il regolamento n. 1371/2007

6 Ai sensi dei considerando primo-quinto e settimo-nono del regolamento n. 1371/2007:

«(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto.

(2) La comunicazione della Commissione "Strategia politica dei consumatori 2002-2006" [GU C 137, pag. 2] stabilisce l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 153, paragrafo 2, [CE].

(3) Poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati.

(4) Tra i diritti degli utenti dei servizi ferroviari rientra la disponibilità di informazioni sul servizio di trasporto prima e durante il viaggio. Ove possibile, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti dovrebbero fornire tali informazioni in anticipo e quanto prima possibile.

(5) Prescrizioni più dettagliate in materia di comunicazione delle informazioni di viaggio saranno previste nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) di cui alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale [(GU L 110, pag. 27), come modificata dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione, del 1º giugno 2007 (GU L 141, pag. 63)].

(...)

(7) Le imprese ferroviarie dovrebbero cooperare per agevolare il passaggio dei passeggeri del trasporto ferroviario da un operatore all'altro, con l'emissione, ove possibile, di biglietti globali.

(8) La disponibilità di informazioni e biglietti per i passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbe essere agevolata adeguando i sistemi telematici in conformità di una specifica comune.

(9) Occorre portare avanti l'attuazione dei sistemi di informazioni di viaggio e di prenotazione in conformità delle STI».

7 L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1371/2007 enuncia quanto segue:

«Le imprese ferroviarie forniscono al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II».

8 L'articolo 9, paragrafo 1, di tale regolamento così dispone:

«Le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti offrono, ove disponibili, biglietti, biglietti globali e prenotazioni».

9 L'articolo 18, paragrafo 1, del suddetto regolamento prevede quanto segue:

«In caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, l'impresa ferroviaria o il gestore della stazione informa i passeggeri della situazione e dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione è disponibile».

10 L'allegato II, parte II, dello stesso regolamento, relativo alle «informazioni durante il viaggio», prevede che vengano fornite le seguenti informazioni:

«Servizi a bordo

Prossima fermata

Ritardi

Principali coincidenze

Questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri».

La normativa austriaca

11 L'articolo 54 della legge austriaca sulle ferrovie (Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957; in prosieguo: l' «EisbG») così dispone:

«Le disposizioni del sesto capo della presente legge sono intese a garantire un impiego economico ed efficiente delle linee ferroviarie austriache

1. creando nel mercato del trasporto su rotaia una concorrenza paritaria e funzionale tra le imprese di trasporto ferroviario sulle linee principali e sulle linee secondarie di collegamento ad altre linee principali o secondarie

2. incoraggiando la penetrazione di nuove imprese di trasporto nel mercato del trasporto su rotaia

3. garantendo ai beneficiari l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e

4. esercitando una vigilanza costante sulla concorrenza al fine di tutelare i beneficiari dell'accesso alla rete ferroviaria dagli abusi di posizione dominante».

12 L'articolo 58 di tale legge così recita:

«1. L'impresa di infrastruttura ferroviaria deve mettere a disposizione dei soggetti legittimati, su base non discriminatoria, come pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura, oltre all'accesso i seguenti servizi:

1. uso di scambi e raccordi;

2. controllo dei treni, compresi (…) comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;

3. servizi dei sistemi di comunicazione e di informazione, senza i quali sia impossibile l'esercizio dei diritti di accesso da parte dei legittimati, per motivi giuridici, pratici ed economici.

(...)

4. L'impresa di infrastruttura ferroviaria può mettere a disposizione dei soggetti legittimati i seguenti servizi ausiliari, ai fini dell'accesso all'infrastruttura, senza esservi tenuta:

1. un accesso alla rete di telecomunicazione oltre quanto stabilito dal paragrafo 1, punto 3;

2. la fornitura di informazioni complementari;

3. il controllo tecnico del materiale rotabile.

(...)».

13 L'articolo 81 dell'EisbG prevede quanto segue:

«1. Presso la Schienen-Control GmbH viene istituita una Schienen-Control Kommission [commissione di controllo ferroviario].

2. Alla Schienen-Control Kommission spettano le competenze attribuite dai capi terzo, quinto-sesto, sub b), nonché nono della presente legge federale (...) e la cognizione delle impugnazioni presentate contro le decisioni della Schienen-Control GmbH (...).

3. La gestione della Schienen-Control Kommission spetta alla Schienen-Control GmbH. Nell'ambito della sua attività al servizio della Schienen-Control Kommission, il personale della Schienen-Control GmbH è soggetto alle istruzioni del presidente o del membro designato nel regolamento interno».

14 Ai sensi dell'articolo 82 dell'EisbG:

«1. La Schienen-Control Kommission è composta da un presidente e da altri due membri. Per ciascun membro deve essere nominato un supplente. Il supplente subentra ad un membro in caso di impedimento di quest'ultimo. Il presidente ed il suo supplente, che devono appartenere alla magistratura, vengono nominati dal Bundesminister für Justiz [Ministro federale della Giustizia]. Gli altri membri e i loro supplenti, che devono essere esperti nei pertinenti settori dei trasporti, vengono nominati dalla Bundesregierung [governo federale] su proposta del Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [Ministro federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia].

2. Non possono far parte della Schienen-Control Kommission:

1. i membri del governo federale o del governo di un Land, nonché i segretari di Stato;

2. coloro che si trovino, di diritto o di fatto, in una stretta relazione con i soggetti richiedenti l'intervento della Schienen-Control Kommission;

3. coloro che non possano essere eletti al Nationalrat [Camera dei deputati].

3. I membri della Schienen-Control Kommission e i loro supplenti durano in carica per cinque anni. Alla scadenza del periodo di carica devono esercitarne le funzioni fino al suo rinnovo. I mandati sono rinnovabili. Nel caso in cui un membro ovvero un supplente venga meno prima della scadenza dell'incarico, in applicazione del paragrafo 1, deve essere nominato un nuovo membro ovvero un nuovo supplente per il periodo residuo.

4. La qualità di membro ovvero di supplente viene meno:

1. per causa di morte;

2. per scadenza dell'incarico;

3. per rinuncia;

4. con la dichiarazione di tutti gli altri membri che il membro ovvero il supplente è incapace di esercitare normalmente le sue funzioni a causa di gravi deficienze fisiche o mentali;

5. con la dichiarazione di tutti gli altri membri che il membro ovvero il supplente non si è presentato a tre sedute consecutive senza adeguata giustificazione;

6. quanto al presidente ovvero al suo supplente, per cessazione dalla magistratura.

5. I membri e i supplenti sono tenuti al rispetto degli obblighi di riservatezza conformemente all'articolo 20, paragrafo 3, del Bundesverfassungsgesetz [Costituzione federale austriaca]».

15 L'articolo 83 dell'EisbG così dispone:

«Le decisioni della Schienen-Control Kommission vengono adottate a maggioranza; l'astensione non è consentita. In caso di parità di voti è decisivo il voto del presidente. La Schienen-Control Kommission deve adottare un regolamento interno, in cui singoli membri possono essere incaricati della gestione degli affari correnti, inclusa l'emanazione di decisioni procedurali. Nell'esercizio delle loro funzioni, i membri sono indipendenti e non sono vincolati da alcuna istruzione».

16 L'articolo 84 dell'EisbG così recita:

«Ove nella presente legge federale non sia disposto diversamente, la Schienen-Control Kommission deve applicare la legge generale sui procedimenti amministrativi (Allgemeines Verwaltungsverfahrengesetz), in particolare anche le sue disposizioni relative ai procedimenti dinanzi alle sezioni amministrative indipendenti. Le decisioni della Schienen-Control Kommission non sono soggette ad annullamento o rettifica in via amministrativa. È consentito il ricorso dinanzi al Verwaltungsgerichtshof [Tribunale amministrativo]».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

17 La Westbahn Management fornisce, a partire dall'orario di rete del periodo 2011/2012, servizi ferroviari di trasporto passeggeri sulla tratta Vienna (Austria) - Salisburgo (Austria).

18 La ÖBB-Infrastruktur gestisce la maggior parte della rete austriaca di trasporto ferroviario, compresa la tratta Vienna-Salisburgo. Essa dispone dei dati in tempo reale di tutti i treni che circolano sulla rete di trasporto ferroviario da essa gestita. Tali dati comprendono la posizione di un treno in un determinato momento, nonché gli orari di arrivo, transito e partenza per la rimanente durata del tragitto.

19 La ÖBB-Infrastruktur comunica alle diverse imprese ferroviarie i dati in tempo reale riguardanti i loro rispettivi treni. I dati in tempo reale relativi a tutti i treni in circolazione sulla rete della ÖBB-Infrastruktur sono consultabili da tutte le imprese ferroviarie sul sito internet di tale società tramite un programma protetto da una parola chiave, ma senza indicazione della rispettiva impresa.

20 La ÖBB-Infrastruktur indica sui monitor, in alcune stazioni principali, gli orari effettivi di arrivo e partenza dei treni passeggeri.

21 La Westbahn Management ha chiesto alla ÖBB-Infrastruktur di metterle a disposizione i dati in tempo reale relativi ad altre imprese ferroviarie, per poter informare i propri passeggeri sugli orari effettivi di partenza dei treni in coincidenza.

22 Con lettera del 22 ottobre 2010 la ÖBB-Infrastruktur respingeva tale richiesta, in base al rilievo che, in linea di principio, essa trasmetteva solo i dati relativi all'impresa ferroviaria interessata. Suggeriva quindi alla Westbahn Management di concludere un accordo con le altre imprese ferroviarie in cui ciascuna di esse si dichiarasse consenziente alla trasmissione dei dati che la riguardano.

23 Nessun accordo del genere veniva tuttavia concluso tra la Westbahn Management ed un'altra impresa ferroviaria. In particolare, la ÖBB-Personenverkehr AG (in prosieguo: la «ÖBB-PV») si rifiutava di concludere un accordo siffatto. La ÖBB-PV è la principale impresa di trasporto passeggeri sul relativo mercato austriaco. Essa è detenuta dalla ÖBB-Holding AG, che è anche azionista della ÖBB-Infrastruktur.

24 La Westbahn Management ritiene che la mancata comunicazione dei dati in questione sia contraria all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 e chiede di poter avere accesso a tali informazioni. Essa presentava pertanto alla Schienen-Control Kommission una richiesta in tal senso.

25 Ritenendo che l'esito della controversia di cui è investita dipenda dall'interpretazione del diritto dell'Unione, la Schienen-Control Kommission decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento [n. 1371/2007], debba essere interpretato nel senso che l'informazione relativa alle principali coincidenze deve comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche la comunicazione di ritardi o soppressioni dei treni in coincidenza.

2) In caso di soluzione affermativa della questione sub 1):

se l'articolo 5, in combinato disposto con l'allegato II della direttiva [2001/14], alla luce dell'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla competenza della Corte

26 Prima di rispondere alle questioni sollevate, occorre verificare se, come sostenuto nella decisione di rinvio, la Schienen-Control Kommission costituisca un organo giurisdizionale ai sensi dell'articolo 267 TFUE e se, pertanto, la Corte sia competente a pronunciarsi sulle questioni pregiudiziali sollevate.

27 Secondo costante giurisprudenza, per valutare se l'organo del rinvio possieda le caratteristiche di un «organo giurisdizionale» ai sensi dell'articolo 267 TFUE, questione unicamente di diritto dell'Unione, la Corte tiene conto di un insieme di elementi, quali il fondamento legale dell'organo, il suo carattere permanente, l'obbligatorietà della sua giurisdizione, la natura contraddittoria del procedimento, il fatto che l'organo applichi norme giuridiche e che sia indipendente (v., in particolare, sentenze del 14 giugno 2007, Häupl, C-246/05, Racc. pag. I-4673, punto 16; del 18 ottobre 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Racc. pag. I-8817, punto 19, nonché del 10 dicembre 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Racc. pag. I-11525, punto 35).

28 A tale riguardo, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 28 delle conclusioni, occorre sottolineare, da un lato, che la Schienen-Control Kommission è stata istituita come organo permanente dall'articolo 81, paragrafo 1, dell'EisbG. Dagli articoli 81-84 di tale legge risulta che la Schienen-Control Kommission soddisfa i criteri relativi al fondamento legale, al carattere obbligatorio e permanente dell'organo, all'applicazione delle norme giuridiche e alla sua indipendenza.

29 Si deve peraltro, da un lato, osservare che, secondo la decisione di rinvio, la legge generale sui procedimenti amministrativi si applica ai procedimenti dinanzi alla Schienen-Control Kommission, garantendo in tal modo che questi ultimi si svolgano in contraddittorio, dal momento che le parti hanno la possibilità di far valere i loro diritti nonché i loro interessi giuridici e che il contraddittorio può dar luogo ad un'udienza alla quale possono prendere parte testimoni e periti.

30 D'altronde, occorre parimenti rilevare che, ai sensi dell'articolo 84 dell'EisbG, la Schienen-Control Kommission è disciplinata dal diritto procedurale amministrativo generale e che le sue decisioni non possono essere annullate da altre decisioni amministrative, bensì sono soggette a ricorso dinanzi al Verwaltungsgerichtshof.

31 Dai suesposti rilievi risulta che la Schienen-Control Kommission dev'essere considerata un organo giurisdizionale ai sensi dell'articolo 267 TFUE, di modo che la Corte è competente a pronunciarsi sulle questioni pregiudiziali sollevate.

Sulla prima questione

32 Con la sua prima questione, la Schienen-Control Kommission chiede, sostanzialmente, se il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 debba essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze e, in particolare, le informazioni relative ad altre imprese ferroviarie.

33 Per rispondere a tale questione, occorre ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, ai fini dell'interpretazione di norme di diritto dell'Unione come quelle di cui trattasi, si deve tener conto non soltanto della lettera delle stesse, ma anche del loro contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui esse fanno parte (v., in particolare, sentenze del 26 giugno 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Racc. pag. I-2561, punto 17, e del 19 luglio 2012, A, C-33/11, , punto 27).

34 Gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1371/2007 sono menzionati nei suoi considerando. In tal senso, il primo considerando del regolamento n. 1371/2007 sottolinea che, nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Dal secondo e dal terzo considerando di tale regolamento risulta che dev'essere conseguito un livello elevato di protezione dei consumatori e che il passeggero ferroviario dev'essere tutelato in quanto parte debole del contratto di trasporto. Il quarto considerando di tale regolamento fa riferimento al diritto di ottenere, quanto prima possibile, informazioni sul servizio di trasporto prima e durante il viaggio. Inoltre, i considerando quinto, ottavo e nono del suddetto regolamento sottolineano altresì l'obiettivo consistente nell'agevolare l'accesso a livello transfrontaliero alle informazioni di cui trattasi.

35 È alla luce di tali obiettivi che si deve interpretare l'articolo 8 del regolamento n. 1371/2007.

36 L'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento dispone che le imprese ferroviarie debbano fornire al passeggero nel corso del viaggio quantomeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento stesso. Esse riguardano i servizi a bordo, la successiva fermata, i ritardi, le principali coincidenze, nonché le questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri.

37 Per rispettare gli interessi dei passeggeri nonché gli obiettivi generali perseguiti dal regolamento n. 1371/2007, ricordati al punto 34 supra, le informazioni fornite al passeggero devono risultargli utili.

38 A tale riguardo, le informazioni relative ai ritardi o alle soppressioni di coincidenze di cui il passeggero avrebbe potuto prendere conoscenza consultando i pannelli indicatori prima della partenza, supponendo che fossero note in tale momento, costituiscono elementi che devono parimenti essere

comunicati al passeggero, qualora tali ritardi o soppressioni di treni sopravvengano successivamente alla partenza. In caso contrario, il passeggero, in violazione degli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1371/2007, verrebbe informato solo relativamente all'orario previsto di partenza delle principali coincidenze, ma non delle modifiche intervenute dopo la sua partenza, restando quindi in possesso di informazioni obsolete.

39 Le imprese ferroviarie hanno quindi l'obbligo, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, di fornire, in tempo reale, informazioni relative alle principali coincidenze.

40 Inoltre, l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 menziona le «principali coincidenze», espressione che non limita l'obbligo d'informazione incombente all'impresa ferroviaria solamente alle proprie principali coincidenze.

41 Di conseguenza, tale obbligo dev'essere inteso come comprensivo di tutte le principali coincidenze, incluse quelle dell'impresa ferroviaria interessata nonché quelle garantite da altre imprese ferroviarie. In difetto, l'obiettivo di informare i passeggeri perseguito dal regolamento n. 1371/2007 non può essere raggiunto.

42 Tale interpretazione trova conferma nell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007, ai sensi del quale le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti devono offrire, ove disponibili, biglietti, biglietti globali e prenotazioni. Il settimo considerando di tale regolamento precisa che l'emissione di biglietti globali agevola il passaggio dei passeggeri del trasporto ferroviario da un operatore all'altro. Un'interpretazione restrittiva delle informazioni cui i passeggeri devono avere accesso ostacolerebbe il cambio di treno da parte loro e comprometterebbe l'obiettivo in tal modo perseguito, incoraggiando i passeggeri a preferire le grandi imprese ferroviarie, che sarebbero in grado di offrire loro, in tempo reale, informazioni relative a tutte le tappe del loro viaggio.

43 Alla luce del complesso delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 dev'essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze, indipendentemente dall'impresa ferroviaria che fornisce le informazioni medesime.

Sulla seconda questione

44 Per rispondere a tale questione, relativa agli obblighi del gestore dell'infrastruttura, si deve rilevare che l'articolo 5 della direttiva 2001/14 dispone che le imprese ferroviarie hanno diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso nonché all'accesso ai servizi sulla linea elencati nell'allegato II di tale direttiva.

45 L'allegato II, punto 1, lettera d), della direttiva 2001/14, che prevede che tali prestazioni comprendano, inter alia, la comunicazione e la fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni, dev'essere letto, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 51 delle conclusioni, in combinato disposto con il punto 1, lettera e), del medesimo allegato di tale direttiva, secondo cui le imprese ferroviarie hanno il diritto di ricevere tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale sia stata concessa la capacità.

46 A tal riguardo occorre ricordare, come esposto al punto 41 supra, che le informazioni in tempo reale relative alle principali coincidenze e, in particolare, quelle riguardanti altre imprese ferroviarie sono necessarie ad ogni impresa ferroviaria affinché possa essere in grado di adempiere agli obblighi ad essa incombenti ai sensi del regolamento n. 1371/2007.

47 Si deve inoltre necessariamente constatare che, al fine di garantire un'equa concorrenza sul mercato del trasporto ferroviario dei passeggeri, occorre assicurare che tutte le imprese ferroviarie siano in grado di fornire a questi ultimi una qualità di servizio comparabile. Come evidenziato ai punti 40 e 41 supra, se un'impresa ferroviaria potesse fornire solo informazioni relative alle proprie coincidenze, un'impresa che disponga di una rete più ampia potrebbe fornire ai propri passeggeri informazioni più complete di quelle che possono essere assicurate da un'impresa che gestisce un numero di linee limitato, circostanza che sarebbe contraria, da un lato, all'obiettivo di consentire una maggiore integrazione del settore ferroviario, obiettivo fissato al primo considerando della direttiva 2001/14, e, dall'altro, all'obbligo di informazione dei passeggeri.

48 Per esercitare il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria le imprese ferroviarie devono pertanto farsi fornire, dal gestore dell'infrastruttura, informazioni in tempo reale relative alle principali coincidenze garantite da altre imprese ferroviarie, al fine di poter realizzare, conformemente al combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II, punto 1, lettera e), della direttiva 2001/14, il servizio per il quale è stata concessa la capacità.

49 Inoltre, contrariamente a quanto sostenuto dalla ÖBB-Infrastruktur, tali informazioni, che sono disponibili sui pannelli indicatori delle diverse stazioni, non possono essere ritenute di carattere confidenziale o sensibile, circostanza che impedirebbe di divulgarle alle diverse imprese ferroviarie interessate.

50 Di conseguenza, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, nonché il combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II della direttiva 2001/14, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007.

Sulle spese

51 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 (Prima Sezione) dichiara:

1) **Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, dev'essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze, indipendentemente dall'impresa ferroviaria che fornisce le informazioni medesime.**

2) **Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, nonché il combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a fornire alle imprese ferroviarie, in modo non**

discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007.

Firme