Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

15 ottobre 2026*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti ferroviari – Direttiva 2012/34/UE – Spazio ferroviario unico – Articolo 35 – Sistema di prestazioni – Portata – Sanzionamento delle perturbazioni delle imprese ferroviarie – Regime generale di penali applicabile in caso di ritardo sull'insieme della rete nazionale – Penali che possono essere inflitte, a seconda del soggetto al quale è imputabile il ritardo, al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria – Regime specifico di penali applicabile in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere – Penali inflitte alle sole imprese ferroviarie – Ammissibilità del cumulo di più regimi di penali – Presupposti – Allegato VI, punto 2 – Rispetto dei principi di base del sistema di prestazioni – Articolo 56 – Organismo di regolamentazione – Portata della regolamentazione – Principio di proporzionalità»

Nelle cause riunite C-161/25 e C-162/25,

aventi ad oggetto due domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Consiglio di Stato (Italia), con decisioni del 18 febbraio 2025, pervenute in cancelleria il 24 febbraio 2025, nei procedimenti

Autorità di regolazione dei trasporti

contro

Captrain Italia (C-161/25),

Rail Cargo Carrier Italy Srl,

Fuorimuro Impresa Ferroviaria Srl,

InRail SpA,

SBB Cargo Italia Srl,

Oceanogate Italia SpA,

GTS Rail SpA,

Adriafer Srl con socio unico,

DB Cargo Italia Srl,

* Lingua processuale: l'italiano.

Sangritana SpA,

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (C-162/25),

nei confronti di:

Rete Ferroviaria Italiana SpA,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da I. Jarukaitis, presidente di sezione, R. Frendo, N. Jääskinen (relatore), M. Condinanzi e A. Kornezov, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: V. Di Bucci

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Captrain Italia, Rail Cargo Carrier Italy Srl, Fuorimuro Impresa Ferroviaria Srl, InRail SpA, SBB Cargo Italia Srl, Oceanogate Italia SpA, GTS Rail SpA, Adriafer Srl con socio unico, DB Cargo Italia Srl, Sangritana SpA, da M. Giordano, avvocato;

– per la Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, da M. Giordano, avvocato;

– per la Rete Ferroviaria Italiana SpA, da A. Celotto, avvocato;

– per il governo italiano, da S. Fiorentino, in qualità di agente, assistito da M. De Vergori e M. Stigliano Messuti, avvocati dello Stato;

– per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, da G. Conte e K. Walkerová, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 16 aprile 2026,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'articolo 35 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), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016 (GU 2011, L 352, pag. 1) (in prosieguo: la «direttiva 2012/34»), nonché dell'articolo 97 TFUE.

2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di due controversie tra l'Autorità di regolazione dei trasporti (Italia) (in prosieguo: l'«ART»), organismo di regolamentazione nazionale del settore ferroviario in Italia, e la Rete Ferroviaria Italiana SpA (in prosieguo: la «RFI»), gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana, e imprese ferroviarie che esercitano attività di trasporto internazionale di merci, in merito ad una decisione dell'ART, adottata nel corso del 2022, recante approvazione delle «indicazioni e prescrizioni relative al "prospetto informativo della rete 2024"» stabilite dalla RFI, che prevedono l'applicazione di penali alle imprese ferroviarie in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti ferroviarie estere.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Trattato FUE

3 L'articolo 97 del TFUE così prevede:

«Le tasse o canoni che, a prescindere dai prezzi di trasporto, sono percepiti da un vettore al passaggio delle frontiere non debbono superare un livello ragionevole, avuto riguardo alle spese reali effettivamente determinate dal passaggio stesso.

Gli Stati membri procurano di ridurre progressivamente le spese in questione.

(…)».

Direttiva 2012/34

4 I considerando 2 e 3 della direttiva 2012/34 così recitano:

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

(3) È opportuno migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, tenendo conto degli aspetti specifici delle ferrovie».

5 Tra le disposizioni della sezione 2 del capo IV di tale direttiva, intitolata «Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi», figura l'articolo 35, intitolato a sua volta «Sistema di prestazioni», che ai paragrafi 1 e 2 prevede quanto segue:

«1. I sistemi di imposizione dei canoni incoraggiano le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria mediante un sistema di prestazioni. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni.

2. I principi di base del sistema di prestazioni indicati nell'Allegato VI, punto 2, si applicano a tutta la rete».

6 L'articolo 55 di detta direttiva, intitolato «Organismo di regolamentazione», al paragrafo 1 dispone quanto segue:

«Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Fatto salvo il paragrafo 2, detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico».

7 L'articolo 56 della stessa direttiva, intitolato «Funzioni dell'organismo di regolamentazione», prevede quanto segue:

«1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;

b) criteri in esso contenuti;

c) procedura di assegnazione e relativo esito;

d) sistema di imposizione dei canoni;

e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;

(…)

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari, incluso in particolare il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura in relazione alle lettere da a) a j) del paragrafo 1. L'organismo di regolamentazione controlla, in particolare, il rispetto del paragrafo 1, lettere da a) a j), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare, controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

(…)

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori.

(…)».

8 L'allegato VI della direttiva 2012/34, intitolato «Requisiti dei costi e dei canoni relativi all'infrastruttura ferroviaria», è redatto, al punto 2, lettere a) e b), nei seguenti termini:

«Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 è basato sui principi seguenti:

a) per raggiungere il livello convenuto di prestazioni e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;

b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario sulla base del quale saranno calcolati i ritardi; può applicare un preavviso più breve in caso di forza maggiore o di variazioni tardive dell'orario di servizio;

(…)».

Diritto italiano

Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201

9 L'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 – Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (GURI n. 284, del 6 dicembre 2011, supplemento ordinario n. 251), convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (Supplemento ordinario alla GURI n. 300, del 27 dicembre 2011), prevede quanto segue:

«1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità (…) è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata "Autorità", la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. (…) L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. (…)

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali (…) nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti ad esclusione del settore dell'autotrasporto merci;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

(…)

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione (…) e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

(…)».

Decreto legislativo n. 112

10 L'articolo 13 del decreto legislativo n. 112 – Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, del 15 luglio 2015 (GURI n. 170, del 24 luglio 2015) (in prosieguo: il «decreto legislativo n. 112»), intitolato «Condizioni di accesso ai servizi», enuncia quanto segue:

«1. Il gestore dell'infrastruttura garantisce, e quindi fornisce, a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura;

b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;

c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;

d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;

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

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

(…)».

11 L'articolo 21 del decreto legislativo n. 112, intitolato «Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario», prevede quanto segue:

«1. Al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, senza oneri aggiuntivi per il

bilancio dello Stato, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, che può prevedere la possibilità sia di prevedere clausole penali nei confronti degli utilizzatori della rete che arrecano tali perturbazioni, sia di erogare compensazioni agli utilizzatori della rete danneggiati da tali perturbazioni, sia di erogare forme di premio per gli utilizzatori della rete che si distinguono per l'aver effettuato prestazioni superiori a quelle previste dai rispettivi contratti di accesso all'infrastruttura.

2. I principi di base del sistema di controllo delle prestazioni indicati [nell']allegato VI, punto 2, della [direttiva 2012/34] si applicano all'intera rete gestita dal gestore dell'infrastruttura».

12 L'articolo 37, paragrafo 1, di detto decreto legislativo, intitolato «Organismo di regolazione», dispone quanto segue:

«L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della [direttiva 2014/34] e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

13 Con delibera adottata nel corso del 2022, l'ART ha approvato le «Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2024"» presentate dalla RFI. Con tale decisione, l'ART ha previsto che alcune di tali indicazioni e prescrizioni sarebbero state integrate nel prospetto informativo della rete per il 2024, mentre le altre sarebbero state incorporate nel prospetto informativo della rete per il 2023.

14 Le suddette indicazioni e prescrizioni prevedevano due tipi di penali. Da un lato, esse includevano le penali inflitte in base al regime generale applicabile all'intera rete, quali previste all'articolo 21 del decreto legislativo n. 112, che attua l'articolo 35 della direttiva 2012/34 nell'ordinamento giuridico italiano, che potevano essere inflitte, a seconda dell'ente al quale il ritardo è imputabile, o al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria. Dall'altro, esse istituivano un regime specifico di penali in caso di superamento dei tempi di sosta previsti nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, che potevano essere inflitte alle sole imprese ferroviarie che esercitano attività di trasporto internazionale di merci.

15 Le imprese ferroviarie convenute nel procedimento principale hanno adito il Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Italia) con un ricorso diretto all'annullamento della decisione dell'ART, di cui al punto 13 della presente sentenza, nonché del prospetto informativo della rete per il 2023. Dinanzi a tale giudice, esse facevano valere, in particolare, che tale decisione e tale prospetto erano viziati da illegittimità in quanto istituivano un regime di penali distinto da quello previsto all'articolo 35 e all'allegato VI della direttiva 2012/34 e in quanto prevedevano, nei confronti delle imprese ferroviarie, un cumulo di penali per uno stesso fatto, vale a dire un ritardo verificatosi in una stazione di collegamento.

16 Tale giudice ha parzialmente accolto i due ricorsi, con la motivazione che gli atti impugnati erano viziati da un difetto di istruttoria e di motivazione. Di conseguenza, esso ha annullato tali atti e rinviato le due controversie dinanzi all'ART affinché quest'ultima esercitasse nuovamente, se del caso, il suo potere.

17 L'ART ha interposto appello avverso tale sentenza dinanzi al Consiglio di Stato (Italia), giudice del rinvio. Le imprese ferroviarie convenute nel procedimento principale hanno, dal canto loro, proposto un appello incidentale nell'ambito del quale hanno fatto valere che le penali alla frontiera sono contrarie all'articolo 97 TFUE e che sono sproporzionate.

18 In primo luogo, il giudice del rinvio si chiede se possa essere istituito un regime di penali al di fuori dell'ambito fissato dall'articolo 35 della direttiva 2012/34 e, pertanto, se tale articolo consenta agli Stati membri di prevedere un regime specifico di penali applicabile alle sole imprese ferroviarie che esercitano attività di trasporto internazionale di merci, come quello di cui trattasi nel procedimento principale (in prosieguo: il «regime specifico di penali alla frontiera»), che mira a sanzionare il superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, e che si aggiunge alle penali che possono essere inflitte, in base al regime generale applicabile all'intera rete, al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria, a seconda del responsabile del ritardo di un treno che circola sull'infrastruttura ferroviaria.

19 In secondo luogo, nell'ipotesi in cui gli Stati membri possano istituire un siffatto regime specifico di penali alla frontiera, tale giudice chiede se l'articolo 35 della direttiva 2012/34 consenta il cumulo di penali, di modo che a un'impresa ferroviaria possa essere inflitta, per uno stesso fatto, vale a dire un ritardo verificatosi in una stazione di collegamento, al contempo una penale a titolo del regime generale applicabile all'intera rete e una penale alla frontiera.

20 In terzo luogo, qualora tale cumulo di penali sia conforme a tale articolo 35, detto giudice si interroga sui requisiti che lo disciplinano. Esso si chiede, in particolare, se tale articolo imponga all'autorità nazionale competente, nella fattispecie l'ART, da un lato, di rispettare il principio di neutralità del meccanismo da esso istituito e, dall'altro, di garantire il coordinamento tra i diversi regimi di penali applicabili nonché di verificare che lo stesso cumulo non comporti un onere sproporzionato per le imprese ferroviarie interessate.

21 In quarto e ultimo luogo, il giudice del rinvio si chiede se l'articolo 97 TFUE osti a un sistema di prestazioni che non tiene conto dei ricavi che le imprese ferroviarie percepiscono o possono percepire al fine di coprire i costi di transito effettivamente sostenuti per il passaggio della frontiera.

22 Di conseguenza, il Consiglio di Stato ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali, sostanzialmente identiche, nelle cause C-161/25 e C-162/25:

«1) Se un sistema di penali possa essere imposto al di fuori della previsione espressa dell'articolo 35 della direttiva n. 2012/34/UE;

2) se l'articolo 35 [della direttiva 2012/34] ammetta il cumulo tra più sistemi di penali, ossia che per il medesimo fatto, ritardo in una stazione di confine, la impresa ferroviaria possa trovarsi a subire sia la penale prevista dal sistema generale che si applica a tutta la rete, sia una penale specifica per la stazione di confine;

3) in caso di risposta positiva al quesito che precede, se l'articolo 35 [della direttiva 2012/34] imponga che l'[organismo di regolamentazione], nell'introdurre o comunque nel "validare" un sistema di penali per le stazioni [di] confine a carico delle imprese ferroviarie merci, sia tenuta sempre a far rispettare le prescrizioni di detta disposizione, assicurando la neutralità della misura, di talché: i) debbano essere previsti premi per le imprese ferroviarie [i cui

risultati superino le previsioni], ii) compensazioni per le imprese danneggiate e iii) le penali devono gravare anche sul gestore se è esso causa del ritardo, ove si ritenga che la neutralità della misura comporti il carattere bilaterale delle singole penali;

4) in caso di risposta positiva [alla seconda questione], se l'art. 35 [della direttiva 2012/34] imponga all'[organismo di regolamentazione] di coordinare e in che termini il sistema delle penali del *perfomance regime* ed il sistema delle penali di confine, in modo che i due sistemi perseguano in modo coordinato l'obbiettivo della efficienza della rete, senza risultare eccessivamente gravosi per le imprese ferroviarie colpite dalle penali di confine;

5) in caso di risposta positiva [alla seconda questione], se l'art. 35 [della direttiva 2012/34] imponga di coordinare i massimali previsti dai due sistemi di penali, e di valutare il loro impatto economico sulle imprese ferroviarie, affinché[, da un lato,] il principio di efficienza sia bilanciato con il principio di proporzionalità e ragionevolezza e[, dall'altro,] non sia compromessa la redditività dei servizi ferroviari;

6) in caso di risposta positiva [alla seconda questione] se l'articolo 97 TFUE vada letto nel senso che i canoni o tasse, che possono essere percepiti dal vettore, si intendono i canoni o tasse che l'impresa ferroviaria sostiene nel transito a cui devono corrispondere spese reali effettivamente sostenute dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata per il transito e ciò "a prescindere dei prezzi di trasporto" (nel testo inglese "*in addition to the transport rates*") cioè a prescindere dei ricavi che il vettore abbia o possa realizzare a copertura di tali costi di transito».

Procedimento dinanzi alla Corte

23 Con decisione del presidente della Corte del 1º aprile 2025, le cause C-161/25 e C-162/25 sono state riunite ai fini delle fasi scritta e orale nonché della decisione che chiude il procedimento.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

Sulla ricevibilità

24 Il governo italiano contesta la ricevibilità della prima questione pregiudiziale in quanto il giudice del rinvio non avrebbe indicato quale sia il dubbio che esso nutre, nel caso di specie, quanto all'interpretazione dell'articolo 35 della direttiva 2012/34, né avrebbe indicato in che modo tale interpretazione sarebbe contraria a una disposizione del diritto nazionale.

25 Secondo una giurisprudenza costante, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità godono di una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un giudice nazionale è possibile solo qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con la realtà effettiva o con l'oggetto della controversia di cui al procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non disponga degli

elementi di fatto e di diritto necessari per fornire una risposta utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in tal senso, sentenza del 12 febbraio 2026, Valora Effekten Handel, C-864/24, EU:C:2026:94, punto 28 e giurisprudenza citata).

26 Nel caso di specie, la prima questione verte sull'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione, la cui rilevanza per la soluzione delle controversie nei procedimenti principali risulta dalla decisione di rinvio. Infatti, alla luce delle indicazioni contenute in tale decisione, risulta che l'interpretazione dell'articolo 35 della direttiva 2012/34, come richiesta dal giudice del rinvio, è necessaria al fine di consentirgli di valutare la compatibilità con il diritto dell'Unione di una normativa nazionale che, da un lato, prevede un regime generale di penali applicabile in caso di ritardo sull'intera rete nazionale, nell'ambito della quale possono essere inflitte penali, a seconda del responsabile del ritardo, tanto al gestore dell'infrastruttura quanto alle imprese ferroviarie e, dall'altro, autorizza l'applicazione di un regime specifico di penali alla frontiera in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti ferroviarie straniere, penali che possono essere inflitte alle sole imprese ferroviarie di trasporto internazionale di merci.

27 Ne consegue che la prima questione è ricevibile.

Nel merito

28 Con la sua prima questione in ciascuna della cause riunite, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 35 della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale che autorizza, parallelamente al regime generale di penali di un sistema di prestazioni ai sensi di tale articolo 35 che tale normativa nazionale ha stabilito, l'applicazione di un regime specifico di penali alla frontiera, il quale non è formalmente diretto ad attuare il suddetto articolo 35, in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviari estere.

29 Da un lato, ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, gli Stati membri sono tenuti a includere, nei sistemi di imposizione dei canoni dell'infrastruttura ferroviaria un «sistema di prestazioni» diretto a incentivare sia le imprese ferroviarie sia il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni.

30 Dall'altro, conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, di tale direttiva, i sistemi di prestazioni così stabiliti dagli Stati membri devono rispettare i principi di base indicati al punto 2 dell'allegato VI della suddetta direttiva.

31 Peraltro, occorre rilevare che l'articolo 35 della direttiva 2012/34 non definisce espressamente la nozione di «sistema di prestazioni» e che esso si limita ad esigere che i sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura comportino un siffatto sistema, senza determinarne le modalità concrete di attuazione, fatta eccezione per l'indicazione che tale sistema può comportare sanzioni, compensazioni e premi. Tuttavia, come sottolineato dall'avvocato generale, in sostanza, al paragrafo 40 delle sue conclusioni, da una lettura combinata di tale articolo e dei principi di base indicati al punto 2 dell'allegato VI di tale direttiva discende che in tale sistema rientra qualsiasi normativa o misura relativa alla determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria destinata, in particolare, a ottimizzare l'utilizzo di tale infrastruttura nonché a

incoraggiare le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria, indipendentemente dalla qualificazione adottata o dalla denominazione attribuita a una simile misura nel diritto nazionale.

32 Pertanto, occorre considerare che un regime specifico di penali alla frontiera, come quello di cui trattasi nei procedimenti principali, sebbene non sia formalmente diretto ad attuare l'articolo 35 della direttiva 2012/34, rientra nondimeno nell'ambito di applicazione di tale articolo 35, purché un siffatto regime persegua gli obiettivi di promuovere l'uso ottimale della rete ferroviaria nonché di incoraggiare le imprese ferroviarie a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni di tale rete, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

33 Ciò vale indipendentemente dal fatto che tale regime è stato instaurato sulla base di un atto distinto da quello che ha istituito il regime generale di penali applicabile all'intera rete, che esso riguarda solo un segmento specifico di rete, come le stazioni di frontiera, e che è stato adottato al fine di integrare misure precedentemente attuate nell'ambito del sistema di prestazioni al fine di porre rimedio a un malfunzionamento che colpisce tale segmento, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 45 delle sue conclusioni.

34 Pertanto, si deve ritenere che un regime specifico di penali alla frontiera come quello di cui trattasi nei procedimenti principale debba rispettare i requisiti previsti all'articolo 35 della direttiva 2012/34 nonché i principi di base enunciati al punto 2 dell'allegato VI di tale direttiva.

35 È vero che, come già rilevato dalla Corte nell'ambito dell'interpretazione dell'articolo 11 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU 2001, L 75, pag. 29), che è stato sostituito dall'articolo 35 della direttiva 2012/34, gli Stati membri conservano una libertà di scelta delle misure concrete facenti parte del sistema di prestazioni (v., in tal senso, sentenze del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna, C-483/10, EU:C:2013:114, punto 64, e dell'11 luglio 2013, Commissione/Repubblica ceca, C-545/10, EU:C:2013:509, punto 80).

36 Tuttavia, sebbene gli Stati membri beneficino di un ampio margine di discrezionalità nell'attuazione delle misure concrete rientranti nel sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34, non se ne può dedurre che essi siano autorizzati a ignorare i requisiti di tale articolo 35, nonché i principi di base enunciati al punto 2 dell'allegato VI di tale direttiva. Di conseguenza, poiché il suddetto articolo 35 prevede l'istituzione di un sistema di prestazioni definendo al contempo gli obiettivi e i principi di base che lo devono disciplinare, gli Stati membri non possono predisporre un siffatto sistema senza rispettare i requisiti così fissati dalla direttiva 2012/34.

37 Una diversa interpretazione dell'articolo 35 della direttiva 2012/34 avrebbe la conseguenza di agevolare l'elusione delle norme stabilite da tale direttiva e rischierebbe quindi di privare tale articolo del suo effetto utile nonché di compromettere l'obiettivo da esso perseguito, quale risulta dal paragrafo 1 di quest'ultimo, consistente nell'incoraggiare le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria.

38 Una siffatta interpretazione sarebbe altresì contraria all'obiettivo di liberalizzazione del mercato ferroviario, sotteso alla direttiva 2012/34, come risulta dai considerando 2 e 3 di quest'ultima. Infatti, questi ultimi precisano che tale direttiva mira a garantire una maggiore integrazione del settore dei trasporti dell'Unione, essenziale per il completamento del mercato interno, e a migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo.

39 Alla luce dei motivi che precedono, occorre rispondere alla prima questione in ciascuna delle cause riunite dichiarando che l'articolo 35 della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che rientra in tale articolo 35 un regime specifico di penali alla frontiera, che non è formalmente diretto ad attuare il suddetto articolo 35, applicabile in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, nei limiti in cui esso persegue gli obiettivi di promuovere l'utilizzo ottimale della rete ferroviaria nonché di incoraggiare le imprese ferroviarie a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni di tale rete. In un caso del genere, l'articolo 35 della direttiva 2012/34 non osta a una normativa nazionale che autorizza l'applicazione di un siffatto regime, parallelamente al regime generale di penali rientrante in un sistema di prestazioni ai sensi di tale articolo 35, che tale normativa ha istituito, purché tale primo regime rispetti i requisiti previsti dal suddetto articolo 35 e i principi di base enunciati al punto 2 dell'allegato VI di tale direttiva.

Sulla seconda, sulla quarta e sulla quinta questione

40 Con la seconda, la quarta e la quinta questione in ciascuna delle cause riunite, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 35 della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che consente agli Stati membri di prevedere, nel quadro del sistema di prestazioni, tanto un regime generale di penali applicabile in caso di ritardo sull'intera rete nazionale quanto un regime specifico di penali alla frontiera applicabile in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, di modo che, per un medesimo fatto, a un'impresa ferroviaria possono essere inflitte diverse penali, e, in caso affermativo, se l'organismo di regolamentazione sia tenuto a garantire il coordinamento tra tali regimi di penali nonché a verificare che il loro cumulo rispetti il principio di proporzionalità.

41 Come rilevato al punto 36 della presente sentenza, gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità nell'attuazione delle misure concrete rientranti nel sistema di prestazioni previsto all'articolo 35 della direttiva 2012/34, diretto a incoraggiare tanto le imprese ferroviarie quanto il gestore dell'infrastruttura a migliorare le prestazioni della rete. Ciò non toglie che, conformemente al paragrafo 2 di tale articolo 35, tale sistema deve rispettare i principi di base enunciati al punto 2, lettera a), dell'allegato VI di tale direttiva.

42 Tenuto conto di tale margine di discrezionalità e del fatto che l'articolo 35 della direttiva 2012/34 si limita a prevedere che il sistema di prestazioni possa comportare sanzioni, senza tuttavia precisarne la natura o la portata, gli Stati membri restano, in linea di principio, liberi di istituire un sistema composto da diverse sanzioni, istituendo un regime specifico di penali destinato a ridurre le perturbazioni legate ai ritardi che intervengono in un particolare segmento della rete, parallelamente al regime generale di penali applicabile in caso di ritardo nell'intera rete nazionale.

43 Tuttavia, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 35 della presente sentenza, sebbene gli Stati membri dispongano di una libertà di scelta delle misure concrete facenti parte del sistema di prestazioni, tali misure devono tuttavia costituire un insieme coerente e trasparente idoneo ad essere qualificato come «sistema di prestazioni», ai sensi dell'articolo 35 della direttiva 2012/34.

44 Tale requisito presuppone, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 52 delle sue conclusioni, che le diverse misure facenti parte di tale sistema siano oggetto di un coordinamento da parte dell'organismo di regolamentazione che gli Stati membri sono tenuti a designare conformemente all'articolo 55, paragrafo 1, di tale direttiva.

45 Come sottolineato dalla Corte, tale organismo è abilitato, ai sensi dell'articolo 56 della direttiva 2012/34, che gli conferisce un potere di regolamentazione del sistema di imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, a indicare all'impresa che esercita le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria le modifiche che devono essere apportate a tale sistema al fine di rimediare alle incompatibilità di quest'ultimo con i requisiti previsti da tale direttiva. Inoltre, come risulta in particolare dal paragrafo 6 di tale articolo 56, le decisioni dell'organismo di regolamentazione possono essere fondate unicamente sulla violazione delle disposizioni della sezione 2 del capo IV di detta direttiva, tra le quali figura l'articolo 35 di quest'ultima, o del principio di non discriminazione (v., in tal senso, sentenza del 9 settembre 2021, LatRailNet e Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, punti 38, 45 e 46).

46 Orbene, da un lato, l'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34 prevede che l'organismo di regolamentazione vigili sul rispetto, da parte dei gestori dell'infrastruttura, delle disposizioni di tale direttiva, in particolare per quanto riguarda il contenuto del prospetto informativo della rete, di cui al paragrafo 1, lettera a), di tale articolo 56. Dall'altro lato, dal punto 2, lettera a), dell'allegato VI di tale direttiva, al quale rinvia l'articolo 35, paragrafo 2, di quest'ultima, risulta che le misure previste nell'ambito del sistema di prestazioni devono consentire di raggiungere il livello convenuto di prestazioni, senza pregiudicare la redditività economica dei servizi.

47 Pertanto, in primo luogo, nell'esercizio delle competenze ad esso attribuite, l'organismo di regolamentazione è tenuto a verificare, da un lato, che l'insieme delle misure facenti parte del sistema di prestazioni istituito dal gestore dell'infrastruttura nel prospetto informativo della rete persegua, in modo coerente e trasparente, l'obiettivo di migliorare le prestazioni della rete e, dall'altro, che tali misure rispettino il principio di proporzionalità.

48 Infatti, il rispetto del principio di proporzionalità, che rappresenta un principio generale del diritto dell'Unione, esige che le misure adottate non superino i limiti di ciò che è idoneo e necessario per il conseguimento degli obiettivi legittimamente perseguiti dalla normativa di cui trattasi, fermo restando che, qualora sia possibile una scelta tra più misure appropriate, si deve ricorrere alla meno restrittiva, e che gli inconvenienti causati non debbono essere sproporzionati rispetto agli obiettivi perseguiti (v., in tal senso, sentenza del 22 marzo 2017, Euro-Team e Spirál-Gép, C-497/15 e C-498/15, EU:C:2017:229, punti 39 e 40, nonché del 24 febbraio 2022, Agenzia delle dogane e dei monopoli e Ministero dell'Economia e delle Finanze, C-452/20, EU:C:2022:111, punto 37 e giurisprudenza citata).

49 Ne consegue che, qualora un sistema di prestazioni comporti più regimi di penali che possono applicarsi ad uno stesso fatto, spetta all'organismo di regolamentazione verificare che tali regimi siano coerenti tra loro e che rispettino i requisiti di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34 nonché i principi di base enunciati al punto 2 dell'allegato VI di quest'ultima. Tale organismo deve altresì verificare che le penali che possono essere inflitte in applicazione di questi ultimi, considerate nel loro insieme, siano adeguate, necessarie e proporzionate alla luce dell'obiettivo perseguito dall'articolo 35 di tale direttiva, vale a dire la riduzione delle perturbazioni e il miglioramento delle prestazioni della rete ferroviaria e, pertanto, che esse non eccedano quanto necessario per raggiungere tale obiettivo.

50 In secondo luogo, per quanto riguarda la valutazione dell'impatto economico delle diverse misure imposte alle imprese ferroviarie, l'organismo di regolamentazione è tenuto a verificare, alla luce del punto 2, lettera a), dell'allegato VI della direttiva 2012/34, che il sistema di prestazioni non pregiudichi la redditività economica di un servizio e che le misure che compongono tale sistema, tra cui in particolare i diversi regimi di penali istituiti al fine di ridurre le perturbazioni e di migliorare le prestazioni, non siano tali da compromettere la redditività economica e il rendimento delle imprese ferroviarie interessate.

51 Peraltro, occorre precisare che nessun elemento di cui dispone la Corte consente di ritenere che le penali applicabili ad uno stesso fatto nell'ambito del sistema di prestazioni di cui trattasi nel procedimento principale rivestano natura penale a causa, in particolare, del grado di severità della sanzione in cui l'interessato rischia di incorrere (v., in tal senso, sentenza del 30 gennaio 2025, Engie România, C-205/23, EU:C:2025:43, punto 49), circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare, cosicché il principio del *ne bis in idem* non risulta applicabile nel caso di specie.

52 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni seconda, quarta e quinta in ciascuna delle cause riunite dichiarando che l'articolo 35 della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che esso consente agli Stati membri di prevedere, nel quadro del sistema di prestazioni, tanto un regime generale di penali applicabile in caso di ritardo sull'intera rete nazionale quanto un regime specifico di penali alla frontiera applicabile in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, di modo che, per un medesimo fatto, a un'impresa ferroviaria possono essere inflitte diverse penali. Qualora tale sistema preveda più regimi di penali, l'organismo di regolamentazione è tenuto a verificare, da un lato, che le misure che fanno parte di tale sistema perseguano, in modo coerente e trasparente, l'obiettivo di migliorare le prestazioni della rete e, dall'altro, che tali misure rispettino il principio di proporzionalità e che non pregiudichino la redditività economica e il rendimento delle imprese ferroviarie interessate.

Sulla terza questione

53 Con la terza questione in ciascuna delle cause riunite, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 35 della direttiva 2012/34 debba essere interpretato nel senso che esso impone all'organismo di regolamentazione di verificare, da un lato, che il sistema di prestazioni previsto da tale articolo preveda necessariamente, oltre all'inflizione di sanzioni, anche premi per le imprese ferroviarie i cui risultati superino le previsioni nonché compensazioni per le imprese danneggiate e, dall'altro, che le penali in caso di ritardo si applichino anche al gestore dell'infrastruttura, quando quest'ultimo è responsabile del ritardo.

54 Conformemente all'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 e come ricordato al punto 29 della presente sentenza, il sistema di prestazioni che gli Stati membri sono tenuti ad istituire può comportare sanzioni in caso di atti all'origine di perturbazioni della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni. Orbene, dalla formulazione di tale disposizione non risulta che un siffatto sistema debba necessariamente comprendere ciascuna delle tre componenti da essa considerate, vale a dire sanzioni, compensazioni e premi, per poter essere considerato compatibile con detta disposizione.

55 Al contrario, come rilevato ai punti 35 e 36 della presente sentenza, gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità che consente loro di determinare quali misure di cui all'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 siano idonee, da un lato, a realizzare gli

obiettivi perseguiti da tale disposizione, vale a dire la promozione dell'uso ottimale della rete ferroviaria nonché la riduzione delle perturbazioni e il miglioramento della efficienza nell'utilizzo di tale rete e, dall'altro, a definirne le modalità concrete di applicazione in funzione delle esigenze di ottimizzazione, di miglioramento e delle perturbazioni della rete individuati.

56 Pertanto, come confermato dal punto 2 dell'allegato VI della direttiva 2012/34, un sistema di prestazioni può essere composto da diverse misure volte a soddisfare diversi aspetti dell'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, purché, come rilevato ai punti 43 e 49 della presente sentenza, tali misure costituiscano un insieme coerente, trasparente e proporzionato idoneo a realizzare gli obiettivi menzionati al punto precedente della presente sentenza.

57 In tale prospettiva, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 62 delle sue conclusioni, quando si tratta di migliorare un aspetto specifico della rete ferroviaria, lo Stato membro interessato può poter prevedere misure applicabili al solo gestore dell'infrastruttura o alle sole imprese ferroviarie interessate. Infatti, poiché il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie esercitano attività di natura differente e, a tale titolo, sono soggetti a obblighi distinti, non si può necessariamente esigere che essi siano sottoposti a un identico sistema di sanzioni in caso di perturbazioni che incidono sulla circolazione ferroviaria.

58 Ciò premesso, un siffatto regime non può tuttavia comportare un trattamento discriminatorio nei confronti di talune imprese ferroviarie. Infatti, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari. In particolare, esso controlla di propria iniziativa che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie nei confronti dei richiedenti.

59 Da tutto quanto precede risulta che occorre rispondere alla terza questione in ciascuna delle cause riunite dichiarando che l'articolo 35 della direttiva 2012/34 deve essere interpretato nel senso che esso non impone all'organismo di regolamentazione di verificare, da un lato, che il sistema di prestazioni previsto da tale articolo preveda necessariamente, oltre all'inflizione di sanzioni, anche premi per le imprese ferroviarie i cui risultati superino le previsioni nonché compensazioni per le imprese danneggiate e, dall'altro, che le penali in caso di ritardo si applichino anche al gestore dell'infrastruttura, quando quest'ultimo è responsabile del ritardo. Per contro, detto articolo 35 impone a tale organismo di verificare che, considerato nel suo insieme, detto sistema costituisca un insieme coerente, trasparente e proporzionato di misure idonee a realizzare gli obiettivi menzionati nel medesimo articolo 35.

Sulla sesta questione

60 Con la sua sesta questione in ciascuna delle cause riunite, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 97 TFUE debba essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale che autorizza, nell'ambito del sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34, un regime specifico di penali alla frontiera applicabile alle imprese ferroviarie in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, senza prendere in considerazione i ricavi che tali imprese percepiscono o possono percepire al fine di coprire i costi di transito.

61 Conformemente all'articolo 97, primo comma, TFUE le tasse o i canoni che, a prescindere dai prezzi di trasporto, sono percepiti da un vettore al passaggio delle frontiere non debbono superare un livello ragionevole, avuto riguardo alle spese reali effettivamente determinate dal passaggio stesso. Quindi, tale disposizione contribuisce alla riduzione dei costi direttamente collegati all'attraversamento delle frontiere all'interno dell'Unione al fine di favorire il completamento del mercato interno.

62 Nel caso di specie, le controversie principali vertono sulla legittimità del regime specifico di penali alla frontiera, vale a dire un regime specifico di penali applicabile alle imprese ferroviarie in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, che si aggiunge al regime generale di penali applicabile in caso di ritardo sull'intera rete nazionale. Tali penali, inflitte alle imprese ferroviarie dal gestore dell'infrastruttura, costituiscono, come risulta dalle decisioni di rinvio, un meccanismo destinato ad incoraggiare le imprese ferroviarie a ridurre le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria.

63 Orbene, l'istituzione di un siffatto regime non può essere assimilata alle tasse o ai canoni di cui all'articolo 97 TFUE. Infatti, queste ultime sono somme riscosse dal vettore. Ciò non avviene nel caso delle penali di cui trattasi nei procedimenti principale, che sono inflitte alle imprese ferroviarie dal gestore dell'infrastruttura nell'ambito di un sistema di prestazioni.

64 In tali circostanze, si deve ritenere che la normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale non rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 97 TFUE.

65 Alla luce dei motivi che precedono, occorre rispondere alla sesta questione in ciascuna delle cause riunite dichiarando che l'articolo 97 TFUE deve essere interpretato nel senso che esso non si applica a una normativa nazionale che autorizza, nell'ambito del sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34, un regime specifico di penali alla frontiera applicabile alle imprese ferroviarie in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, senza prendere in considerazione i ricavi che tali imprese percepiscono o possono percepire al fine di coprire i costi di transito.

Sulle spese

66 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 (Quarta Sezione) dichiara:

1) L'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016,

deve essere interpretato nel senso che:

rientra in tale articolo 35 un regime specifico di penali alla frontiera, che non è formalmente diretto ad attuare il suddetto articolo 35, applicabile in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie

estere, nei limiti in cui esso persegue gli obiettivi di promuovere l'utilizzo ottimale della rete ferroviaria nonché di incoraggiare le imprese ferroviarie a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni di tale rete. In un caso del genere, l'articolo 35 della direttiva 2012/34, come modificata, non osta a una normativa nazionale che autorizza l'applicazione di un siffatto regime, parallelamente al regime generale di penali rientrante in un sistema di prestazioni ai sensi di tale articolo 35, che tale normativa ha istituito, purché tale primo regime rispetti i requisiti previsti dal suddetto articolo 35 e i principi di base enunciati al punto 2 dell'allegato VI di tale direttiva, come modificata.

2) **L'articolo 35 della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva 2016/2370,**

deve essere interpretato nel senso che:

esso consente agli Stati membri di prevedere, nel quadro del sistema di prestazioni, tanto un regime generale di penali applicabile in caso di ritardo sull'intera rete nazionale quanto un regime specifico di penali alla frontiera applicabile in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, di modo che, per un medesimo fatto, a un'impresa ferroviaria possono essere inflitte diverse penali. Qualora tale sistema preveda più regimi di penali, l'organismo di regolamentazione è tenuto a verificare, da un lato, che le misure che fanno parte di tale sistema perseguano, in modo coerente e trasparente, l'obiettivo di migliorare le prestazioni della rete e, dall'altro, che tali misure rispettino il principio di proporzionalità e che non pregiudichino la redditività economica e il rendimento delle imprese ferroviarie interessate.

3) **L'articolo 35 della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva 2016/2370,**

deve essere interpretato nel senso che:

esso non impone all'organismo di regolamentazione di verificare, da un lato, che il sistema di prestazioni previsto da tale articolo preveda necessariamente, oltre all'inflizione di sanzioni, anche premi per le imprese ferroviarie i cui risultati superino le previsioni nonché compensazioni per le imprese danneggiate e, dall'altro, che le penali in caso di ritardo si applichino anche al gestore dell'infrastruttura, quando quest'ultimo è responsabile del ritardo. Per contro, detto articolo 35 impone a tale organismo di verificare che, considerato nel suo insieme, detto sistema costituisca un insieme coerente, trasparente e proporzionato di misure idonee a realizzare gli obiettivi menzionati nel medesimo articolo 35.

4) **L'articolo 97 TFUE**

deve essere interpretato nel senso che:

esso non si applica a una normativa nazionale che autorizza, nell'ambito del sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva 2016/2370, un regime specifico di penali alla frontiera applicabile alle imprese ferroviarie in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con le reti ferroviarie estere, senza prendere in considerazione i ricavi che tali imprese percepiscono o possono percepire al fine di coprire i costi di transito.

Jarukaitis Frendo Jääskinen

Condinanzi Kornezov

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 15 ottobre 2026.

Il cancelliere
V. Di Bucci

Il presidente di sezione
I. Jarukaitis