



Causa e data	Parti in causa	Sezione CGUE	Tipo di procedimento	Stato membro di provenienza	Grado di giudizio nazionale	Conclusioni Avvocato generale	Note	Principi richiamati dalla Corte	Oggetto
Cause riunite C-174/19 P e C-175/19 P, 6 ottobre 2021, ECLI:EU:C:2021:801	Scandlines Danmark ApS, Scandlines Deutschland GmbH e Stena Line Scandinavia AB contro Commissione europea	Prima	Azione diretta	BE	/	SI	/	Assenza di concorrenza sul mercato interno – Incidenza sugli scambi tra Stati membri.	Aiuti di Stato – Finanziamento pubblico del collegamento fisso ferroviario attraverso lo stretto di Fehmarn – Aiuti individuali – Aiuti notificati dichiarati compatibili con il mercato interno – Realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo – Monopolio
<b>Classificazione</b>									
Diritto primario - Aiuti di Stato									
<b>Questione pregiudiziale</b>									
<b>Dispositivo</b>									
La Prima Sezione della Corte di giustizia dell'Unione europea respinge le impugnazioni principali ed incidentali, condannando le parti soccombenti alla rifusione delle spese di giudizio.									
<b>Nota redazionale</b>									
<p>I fatti in causa vertono su un finanziamento destinato alla costruzione di un tunnel sottomarino dotato di una linea ferroviaria elettrificata e di un'autostrada tra la Danimarca e la Germania. L'anzidetto progetto è stato finanziato sia con dei prestiti raccolti sui mercati finanziari internazionali e beneficianti della garanzia dello Stato danese, sia attraverso prestiti sussidiari della Banca nazionale danese, misure tutte notificate alla Commissione europea. L'organo ha considerato tali misure compatibili con il diritto dell'Unione, nella specie con la disciplina degli aiuti di Stato in quanto la gestione e l'esercizio della rete ferroviaria danese erano effettuati in un mercato nazionale, separato e geograficamente chiuso, non aperto alla concorrenza.</p> <p>La Scandlines Danmark e la Scandlines Deutschland presentavano ricorso, causa T-630/15, al Tribunale di Primo Grado per l'annullamento della decisione della Commissione. Il Tribunale annullava la decisione controversa nella parte in cui la Commissione decideva di non sollevare obiezioni nei confronti delle misure accordate dal Regno di Danimarca alla ditta incaricata per la pianificazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento fisso e, contemporaneamente, respingeva il ricorso quanto al resto.</p> <p>Anche la Stena Line Scandinavia presentava ricorso, causa T-631/15, diretto all'annullamento della decisione controversa. In tale circostanza, il Tribunale, con motivazione identica, annullava la decisione della Commissione nella parte in cui la stessa Commissione decideva di non sollevare obiezioni nei confronti delle misure accordate dal Regno di Danimarca all'azienda incaricata per la pianificazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento fisso, respingendo, quanto al resto, il ricorso.</p> <p>Di conseguenza, la Scandlines Danmark e la Scandlines Deutschland, da un lato, e la Stena Line Scandinavia, dall'altro, impugnavano le decisioni avverse del Tribunale dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea dando vita alle cause C-174/19 P e C-175/19 P.</p> <p>La Corte ha esaminato, in sostanza, l'effettiva assenza di concorrenza sul mercato di riferimento, così come affermato dalla Commissione e ribadito dal Tribunale di Primo Grado. Secondo il Giudice di Lussemburgo, l'affidamento ad un'impresa pubblica di un servizio pubblico soggetto a monopolio legale non comporta, in talune circostanze, distorsioni di concorrenza ed un vantaggio concesso al gestore di un'infrastruttura soggetta a un monopolio legale non può, nelle stesse circostanze, falsare la concorrenza. Tuttavia, la Corte ha rammentato che al fine di poter escludere una distorsione in simili circostanze è necessario che il monopolio legale non solo escluda la concorrenza "sul" mercato ma anche la concorrenza "per" il mercato, ossia va esclusa qualsiasi concorrenza potenziale per la posizione di prestatore esclusivo del servizio in questione. Al riguardo, le parti non hanno dimostrato, né affermato, che la concessione delle licenze permetterebbe ad imprese diverse dalla concessionaria di esercitare le proprie attività sul o per il mercato della gestione e dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, motivo per cui la Corte ha respinto il relativo motivo di impugnazione. Il Giudice di Lussemburgo ha respinto, altresì, la tesi secondo cui le misure controverse erano in grado di influenzare gli scambi tra gli Stati membri in quanto idonee ad incidere sulla concorrenza sia sul mercato della gestione dell'infrastruttura ferroviaria che sul mercato del trasporto attraverso lo stretto interessato.</p>									
La presente nota sarà inserita in una raccolta dotata di ISBN									