

SENTENZA DELLA CORTE

17 settembre 2002 \*

Nel procedimento C-513/99,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dal Korkein hallinto-oikeus (Finlandia) nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Concordia Bus Finland Oy Ab, già Stagecoach Finland Oy Ab,

e

Helsingin kaupunki,

HKL-Bussiliikenne,

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 2, nn. 1, lett. a), 2, lett. c), e 4, nonché 34, n. 1, della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/38/CEE, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU L 199, pag. 84), come modificata dall'atto relativo

\* Lingua processuale: il finlandese.

alle condizioni di adesione della Repubblica d'Austria, della Repubblica di Finlandia e del Regno di Svezia e agli adattamenti dei Trattati su cui si fonda l'Unione europea (GU 1994, C 241, pag. 21, e GU 1995, L 1, pag. 1), e dell'art. 36, n. 1, della direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi (GU L 209, pag. 1),

### LA CORTE,

composta dai sigg. G.C. Rodríguez Iglesias, presidente, P. Jann e dalla sig.ra F. Macken, presidenti di sezione, dai sigg. C. Gulmann, D.A.O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet, R. Schintgen e V. Skouris (relatore), giudici,

avvocato generale: J. Mischo

cancelliere: H. von Holstein, cancelliere aggiunto

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la Concordia Bus Finland Oy Ab, dal sig. M. Heinonen, oikeustieteen kandidaatti;

— per la Helsingin Kaupunki, dalla sig.ra A.-L. Salo-Halinen, in qualità di agente;

— per il governo finlandese, dalla sig.ra T. Pynnä, in qualità di agente;

- per il governo ellenico, dalle sig.re D. Tsagkaraki e K. Grigoriou, in qualità di agenti;
  
- per il governo dei Paesi Bassi, dal sig. M.A. Fierstra, in qualità di agente;
  
- per il governo austriaco, dalla sig.ra C. Pesendorfer, in qualità di agente;
  
- per il governo svedese, dal sig. A. Kruse, in qualità di agente;
  
- per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. M. Nolin, in qualità di agente, assistito dall'avv. E. Savia,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Concordia Bus Finland Oy Ab, rappresentata dall'avv. M. Savola, asianajaja, della Helsingin Kaupunki, rappresentata dalla sig.ra A.-L. Salo-Halinen, del governo finlandese, rappresentato dalla sig.ra T. Pynnä, del governo ellenico, rappresentato dalla sig.ra K. Grigoriou, del governo austriaco, rappresentato dalla sig.ra M. Winkler, in qualità di agente, del governo svedese, rappresentato dal sig. A. Kruse, del governo del Regno Unito, rappresentato dal sig. R. Williams, barrister, e della Commissione, rappresentata dal sig. M. Nolin, assistito dall'avv. E. Savia, all'udienza del 9 ottobre 2001,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 13 dicembre 2001,

ha pronunciato la seguente

### Sentenza

- 1 Con ordinanza 17 dicembre 1999, pervenuta in cancelleria il 28 dicembre seguente, il Korkein hallinto-oikeus ha sottoposto a questa Corte, a norma dell'art. 234 CE, tre questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione degli artt. 2, nn. 1, lett. a), 2, lett. c), e 4, nonché 34, n. 1, della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/38/CEE, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU L 199, pag. 84), come modificata dall'atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica d'Austria, della Repubblica di Finlandia e del Regno di Svezia e agli adattamenti dei Trattati su cui si fonda l'Unione europea (GU 1994, C 241, pag. 21, e GU 1995, L 1, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 93/38»), e dell'art. 36, n. 1, della direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi (GU L 209, pag. 1).
  
- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia che oppone la Concordia Bus Finland Oy Ab (in prosieguo: la «Concordia») alla Helsingin Kaupunki (Comune di Helsinki) e all'impresa HKL-Bussiliikenne (in prosieguo: la «HKL»), in merito alla validità di una decisione della liikepalvelulautakunta (commissione per i servizi commerciali) del Comune di Helsinki, avente ad oggetto l'aggiudicazione dell'appalto relativo alla gestione di una linea della rete di autobus urbani di quest'ultimo alla HKL.

## Ambito normativo

### *Normativa comunitaria*

La direttiva 92/50

3 L'art. 1 della direttiva 92/50 dispone:

«Ai fini della presente direttiva s'intendono per:

a) *appalti pubblici di servizi*, i contratti a titolo oneroso stipulati in forma scritta tra un prestatore di servizi ed un'amministrazione aggiudicatrice, ad esclusione:

(...)

ii) degli appalti pubblici che vengono aggiudicati nei settori menzionati agli articoli 2, 7, 8, 9 della direttiva 90/531/CEE e degli appalti che ottemperano alle condizioni dell'articolo 6, paragrafo 2, della stessa direttiva;

(...».



La direttiva 93/38

L'art. 2 della direttiva 93/38 stabilisce:

«1. La presente direttiva si applica agli enti aggiudicatori che:

- a) sono autorità pubbliche o imprese pubbliche che svolgono una qualsiasi delle attività di cui al paragrafo 2;
- b) non essendo autorità pubbliche o imprese pubbliche annoverano tra le loro attività una o più attività tra quelle di cui al paragrafo 2 e operano in virtù di diritti speciali o esclusivi connessi loro dall'autorità competente di uno Stato membro.

2. Le attività che rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva sono le seguenti:

(...)

- c) gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, sistemi automatici, tranvia, filovia, autobus o cavo.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto, è considerata come rete quella in cui il servizio viene fornito in base a condizioni stabilite da un'autorità competente di uno Stato membro, quali le condizioni relative ai percorsi da effettuare, alla capacità di trasporto disponibile o alla frequenza del servizio;

(...)

4. La fornitura al pubblico di un servizio di trasporto mediante autobus non è considerata come un'attività ai sensi del paragrafo 2, lettera c), qualora altri enti possano liberamente fornire tale servizio, sul piano generale o in una zona geografica circoscritta, alle stesse condizioni previste per gli enti aggiudicatori.

(...)».

6 Ai sensi dell'art. 34 della direttiva 93/38:

«1. Fatte salve le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali relative alla remunerazione di servizi specifici, i criteri sui quali gli enti aggiudicatori si fondano per assegnare gli appalti sono:

a) l'offerta economicamente più vantaggiosa, il che comprende diversi elementi di valutazione variabili secondo l'appalto di cui trattasi: per esempio, il



termine di consegna o di esecuzione, il costo di gestione, il rendimento, la qualità, le caratteristiche estetiche e funzionali, il valore tecnico, il servizio successivo alla vendita, l'assistenza tecnica, l'impegno in materia di pezzi di ricambio, la sicurezza di approvvigionamento, il prezzo;

b) unicamente il prezzo più basso.

2. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera a), gli enti aggiudicatori menzionano nel capitolato d'onori o nel bando di gara tutti i criteri di aggiudicazione di cui prevedono l'applicazione, possibilmente nell'ordine decrescente dell'importanza che è loro attribuita.

(...».

7 L'art. 45, nn. 3 e 4, della direttiva 93/38 dispone:

«3. La direttiva 90/531/CEE cessa d'avere effetto a decorrere dalla data d'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri, fatti salvi gli obblighi di questi ultimi per quanto riguarda i termini indicati all'articolo 37 di detta direttiva.

4. I riferimenti alla direttiva 90/531/CEE devono intendersi come riferimenti fatti alla presente direttiva».

*Normativa nazionale*

- 8 Le direttive 92/50 e 93/38 sono state trasposte in diritto finlandese dalla julkisista hankinnoista annettu laki (legge sugli appalti pubblici) n. 1505/1992, come modificata dalle leggi nn. 1523/1994 e 725/1995 (in prosieguo: la «legge 1505/1992»).
- 9 In forza dell'art. 1 della legge 1505/1992, le autorità statali e municipali, nonché gli altri enti aggiudicatori previsti dalla detta legge, sono tenuti ad osservarne le disposizioni per organizzare un concorso e garantire ai partecipanti un trattamento imparziale e non discriminatorio.
- 10 Ai sensi dell'art. 2 della legge 1505/1992, gli enti aggiudicatori sono, tra gli altri, le autorità comunali.
- 11 L'art. 7, n. 1, della legge 1505/02 dispone, da un lato, che l'appalto va aggiudicato alle condizioni più vantaggiose possibili e, dall'altro, che l'offerta da accettare è quella meno cara quanto al prezzo o la più vantaggiosa in termini economici globali.
- 12 Le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici in Finlandia sono disciplinate più dettagliatamente dai decreti 243/1995 sugli appalti di beni e servizi e sui contratti forfettari di costruzione eccedenti certi limiti di valore, nonché dal decreto n. 567/1994 sugli appalti, superiori a certi limiti di valore, conclusi da enti che operano nei settori dell'erogazione di acqua, dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni, come modificato dal decreto n. 244/1995 (in prosieguo: il «decreto 567/1994»).

13 L'art. 4, n. 1, del decreto 243/1995 esclude dalla sua sfera di applicazione gli appalti ai quali si applica il decreto 567/1994. L'art. 1, n. 10, di quest'ultimo esclude dalla sua sfera di applicazione gli appalti cui si applica il decreto 243/1995.

14 L'art. 43 del decreto 243/95 dispone:

«1. L'ente aggiudicatore ha l'obbligo di accettare l'offerta che, secondo i principi di valutazione alla base dell'appalto, risulti complessivamente la più vantaggiosa sotto il profilo della convenienza economica, oppure l'offerta meno cara. I principi di valutazione della convenienza economica complessiva possono essere ad esempio il prezzo, i tempi di consegna o di produzione, il costo di gestione, la qualità, i costi derivanti dalla durata di vita del bene, le caratteristiche estetiche o funzionali, il merito tecnico, il servizio successivo alla vendita, la sicurezza di approvvigionamento, l'assistenza tecnica e le questioni ambientali.

(...)».

15 Analogamente, l'art. 21, n. 1, del decreto 567/1994 dispone che l'ente aggiudicatore deve accettare, tra le offerte in gara, quella che economicamente è la più vantaggiosa da un punto di vista globale secondo i criteri di valutazione del bene, del servizio o della prestazione d'opera, oppure l'offerta più bassa quanto al prezzo. I criteri di valutazione della convenienza economica globale

possono essere ad esempio il prezzo, il termine di consegna, il costo di gestione, i costi derivanti dalla durata di vita del bene, la qualità, gli effetti sull'ambiente, le caratteristiche estetiche e funzionali, il merito tecnico, il servizio postvendita e l'assistenza tecnica.

### Causa principale e questioni pregiudiziali

*L'organizzazione dei servizi di trasporto mediante autobus del Comune di Helsinki*

- 16 Dall'ordinanza di rinvio emerge che il consiglio municipale di Helsinki ha deliberato, il 27 agosto 1997, che il trasporto pubblico urbano del Comune di Helsinki sarebbe stato gradualmente aperto alla concorrenza, di modo che il funzionamento della prima linea appaltata cominciasse con il servizio autunnale 1998.
- 17 In forza della regolamentazione relativa ai trasporti pubblici del Comune di Helsinki, responsabili per la pianificazione, lo sviluppo, la realizzazione e l'organizzazione in generale, nonché per il controllo di detti trasporti pubblici sono, a meno che non sia disposto altrimenti, la joukkoliikennelahtakunta (commissione per i trasporti pubblici) e la Helsingin kaupungin liikennelaitos (azienda di trasporti del Comune di Helsinki; in prosieguo: l'«azienda di trasporti»), dipendente da detta commissione.
- 18 Secondo la regolamentazione vigente, la commissione per i servizi commerciali del Comune di Helsinki ha il compito di decidere sull'aggiudicazione dei servizi di trasporti pubblici urbani conformemente agli obiettivi approvati dal consiglio

municipale di Helsinki e dalla commissione per i trasporti collettivi. Inoltre, l'ufficio di approvvigionamento del Comune di Helsinki si occupa dell'esecuzione delle operazioni relative agli appalti di trasporti urbani pubblici.

19 L'azienda di trasporti, dal canto suo, è un'impresa commerciale del Comune che, sotto il profilo funzionale ed economico, si articola in quattro unità di produzione (autobus, trasporto tranviario, metropolitana nonché servizi infrastrutturali per la rete ed immobili). L'unità di produzione concernente gli autobus è la HKL. L'azienda di trasporti comprende anche un'unità principale del gruppo, costituita da un'unità di pianificazione e da un'unità amministrativa ed economica. L'unità di pianificazione svolge la funzione di committente per quanto riguarda la preparazione delle proposte da presentare alla commissione per i trasporti in comune, le linee da sottoporre all'aggiudicazione e gli standard di qualità dei servizi richiesti. Le unità di produzione sono separate dal resto dell'azienda di trasporti sotto il profilo economico ed hanno contabilità e bilanci separati.

### *La procedura dell'appalto di cui trattasi nella causa principale*

20 Con lettera 1° settembre 1997 e con avviso pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 4 settembre 1997, l'ufficio di approvvigionamento del Comune di Helsinki indiceva una gara d'appalto per la gestione della rete di autobus urbani del Comune di Helsinki, secondo gli itinerari e gli orari precisati in un documento relativo a sette lotti. La controversia nella causa principale riguarda il lotto n. 6 del bando di gara, relativo alla linea 62.

21 Emerge dal fascicolo che, secondo detto bando di gara, l'appalto sarebbe stato aggiudicato all'impresa autrice dell'offerta più vantaggiosa per la città sotto il

profilo economico complessivo. La valutazione avrebbe dovuto basarsi su tre categorie di criteri, ossia il prezzo complessivo della gestione, la qualità del materiale (autobus) e la gestione qualitativa ed ambientale da parte dell'imprenditore.

- 22 Per quanto riguarda anzitutto il prezzo complessivo richiesto, l'offerta più interessante doveva ottenere 86 punti. Il punteggio delle altre offerte veniva calcolato in base alla formula seguente:  $\text{punteggio} = \text{costo per il compenso annuo dell'offerta più vantaggiosa} / \text{costo dell'offerta considerata} \times 86$ .
- 23 Inoltre, per quanto riguarda la qualità del materiale, un offerente poteva ottenere un massimo di 10 punti supplementari sulla base di taluni criteri. Così, tali punti erano attribuiti in particolare per l'uso di autobus caratterizzati, da un lato, da un livello di emissione di ossido di azoto inferiore a 4g/kWh (+ 2,5 punti/bus), o inferiore a 2g/kWh (+ 3,5 punti/bus) e, dall'altro lato, da un livello sonoro inferiore a 77 dB (+ 1 punto/bus).
- 24 Per quanto riguarda, infine, l'organizzazione qualitativa e ambientale dell'imprenditore, punti supplementari dovevano essere assegnati per un insieme di criteri qualitativi nonché per un programma di preservazione ambientale attestati mediante certificazione.
- 25 L'ufficio di approvvigionamento del Comune di Helsinki riceveva per il lotto n. 6 otto offerte, tra cui quelle della HKL e della Swebus Finland Oy Ab [(in prosieguo: la «Swebus»), in seguito divenuta Stagecoach Finland Oy Ab (in prosieguo: la «Stagecoach»), successivamente Concordia]. L'offerta di quest'ultima conteneva due proposte, designate come offerte A e B.

26 La commissione per i servizi commerciali decideva, il 12 febbraio 1998, di scegliere la HKL come esercente della linea di cui al lotto n. 6, essendo stata considerata la sua offerta come la più vantaggiosa sotto il profilo economico complessivo. Dall'ordinanza di rinvio emerge che la Concordia (allora la Swebus) aveva proposto l'offerta meno cara, ottenendo 81,44 punti per l'offerta A e 86 punti per l'offerta B. La HKL aveva ottenuto 85,75 punti. Per quanto riguarda il materiale, la HKL aveva ottenuto il punteggio più elevato, con 2,94 punti, mentre la Concordia (allora la Swebus) aveva riportato 0,77 punti per l'offerta A e -1,44 punti per l'offerta B. I 2,94 punti ottenuti dalla HKL a questo titolo comprendevano maggiorazioni massimali per un'emissione di ossido di azoto inferiore a 2g/kWh e per un livello sonoro inferiore a 77 dB. La Concordia (allora la Swebus) non aveva ottenuto punti supplementari per i criteri relativi alle emissioni di ossido di azoto e al livello sonoro degli autobus. La HKL e la Concordia avevano riportato il punteggio massimo per le loro certificazioni qualitative e ambientali. Conseguentemente, il punteggio più elevato in complesso era stato ottenuto dalla HKL, con 92,69 punti. La Concordia (allora la Swebus) si era qualificata seconda, con 86,21 punti per l'offerta A e 88,56 punti per l'offerta B.

*Lo svolgimento del procedimento dinanzi ai giudici nazionali*

27 La Concordia (allora la Swebus) proponeva un ricorso diretto all'annullamento della suddetta decisione della commissione per i servizi mercantili dinanzi al Kilpailuneuvosto (autorità finlandese per la concorrenza) sostenendo, in particolare, che l'attribuzione di punti supplementari al materiale che presenta emissioni di ossido di azoto e un livello sonoro inferiori a un determinato limite è parziale e discriminatoria. Essa riteneva che fossero stati assegnati punti supplementari per l'utilizzo di un tipo di autobus che in realtà un solo offerente, ossia la HKL, aveva la possibilità di proporre.

28 Il Kilpailuneuvosto respingeva il ricorso dichiarando che l'ente aggiudicatore ha il diritto di decidere quale materiale è di suo gradimento. La fissazione dei criteri di

scelta e la loro ponderazione dovrebbero però avvenire in modo obiettivo, tenendo conto delle necessità dell'ente aggiudicatore e della qualità del servizio. L'ente aggiudicatore dovrebbe essere all'occorrenza in grado di giustificare la fondatezza della scelta e dell'applicazione dei propri criteri di valutazione.

- 29 Lo stesso giudice ha osservato che la decisione del Comune di Helsinki di favorire gli autobus meno inquinanti è una decisione di politica ambientale, diretta a ridurre i danni causati all'ambiente dalla circolazione degli autobus. Ciò non costituirebbe un vizio di procedura. Sarebbe possibile intervenire se tale criterio fosse applicato in modo discriminatorio a svantaggio di un concorrente. Tuttavia, il Kilpailuneuvosto rilevava che tutti i concorrenti avevano la possibilità, se l'avessero voluto, di acquistare autobus alimentati a gas naturale e concludeva pertanto che non fosse provato che il criterio in questione sarebbe stato discriminatorio verso la Concordia.
- 30 La Concordia (allora la Stagecoach) adiva il Korkein hallinto-oikeus con ricorso diretto ad ottenere l'annullamento della decisione del Kilpailuneuvosto, sostenendo che l'attribuzione di punti supplementari agli autobus meno inquinanti e meno rumorosi favoriva la HKL, l'unica impresa offerente che aveva, in pratica, la possibilità di utilizzare materiale che potesse ottenere tale punteggio. Essa inoltre dichiarava che, nell'ambito della valutazione complessiva delle offerte, non sarebbe possibile tenere conto di questi fattori ecologici che non hanno alcun rapporto diretto con l'oggetto dell'appalto.
- 31 Nell'ordinanza di rinvio il Korkein hallinto-oikeus osserva innanzi tutto che, per stabilire se al caso di specie sia applicabile il decreto n. 243/1995 o il decreto n. 567/1994, occorre accertare se l'appalto di cui trattasi nella causa principale rientri nell'ambito di applicazione della direttiva 92/50 o in quello della direttiva 93/38. A tal proposito, esso rileva che l'allegato VII della direttiva 93/38 menziona, con riguardo alla Finlandia, sia gli enti pubblici o privati esercenti il trasporto mediante autobus in conformità della laki luvanvaraisesta henkilölii-



kenteestä tiellä (legge sul trasporto passeggeri mediante autobus soggetto ad autorizzazione), n. 343/91, sia l'azienda dei trasporti del Comune di Helsinki che gestisce la metropolitana e la rete tranviaria.

32 Il giudice del rinvio rileva inoltre che l'esame della causa implica altresì l'interpretazione delle disposizioni del diritto comunitario per stabilire se un comune che assegni un appalto come quello di cui trattasi nella causa principale sia legittimato a tener conto di considerazioni ecologiche relative al materiale proposto. Infatti, l'accoglimento degli argomenti esposti dalla Concordia riguardo ai punti assegnati in base ai criteri ambientali e ad altri titoli comporterebbe che il punteggio riportato dalla sua offerta B sarebbe superiore a quello ottenuto dalla HKL.

33 Il Korkein hallinto-oikeus osserva, al riguardo, che gli artt. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 e 34, n. 1, lett. a), della direttiva 93/38 non includono le questioni ambientali nell'elenco dei criteri per la determinazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Orbene, nelle sentenze 20 settembre 1988, causa 31/87, Beentjes (Racc. pag. 4635), e 28 marzo 1995, causa C-324/93, Evans Medical e Macfarlan Smith (Racc. pag. I-563), la Corte avrebbe dichiarato che l'amministrazione aggiudicatrice è libera di scegliere i criteri di attribuzione dell'appalto per determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa. Tuttavia, detta scelta dovrebbe vertere unicamente su criteri rivolti a identificare l'offerta economicamente più vantaggiosa.

34 Il giudice del rinvio richiama infine la comunicazione della Commissione 11 marzo 1998, intitolata «Gli appalti pubblici nell'Unione europea» [COM(1998), 143, def.], in cui la Commissione ha sostenuto che è ammissibile tener conto di considerazioni ecologiche per identificare l'offerta più vantaggiosa sotto il profilo economico globale, nella misura in cui l'ente che organizza l'appalto tragga esso stesso un diretto beneficio dalle caratteristiche ecologiche inerenti al prodotto.

35 In tali circostanze il Korkein hallinto-oikeus ha deciso di sospendere il procedimento e di proporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se le disposizioni concernenti la sfera di applicazione della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/38/CEE, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (...) e, in particolare, l'art. 2, nn. 1, lett. a), 2, lett. c), e 4, vadano interpretate nel senso che la detta direttiva è applicabile al procedimento seguito da una municipalità che agisce come ente aggiudicatore nel contesto di un appalto relativo all'esercizio del trasporto pubblico urbano, quando

— la municipalità è responsabile per la pianificazione, lo sviluppo, l'attuazione ed altri aspetti organizzativi nonché di controllo del trasporto pubblico sul suo territorio,

— per le funzioni soprammenzionate la municipalità dispone di una commissione per il trasporto pubblico e di un'azienda di trasporto da essa dipendente,

— l'azienda di trasporto municipale dispone di un'unità di pianificazione che agisce come unità committente, prepara per la detta commissione proposte su quali linee vadano aperte alla concorrenza e su quale livello di qualità dei servizi debba esigersi, e

—l'azienda di trasporto municipale ha unità di produzione distinte sotto il profilo economico dal resto dell'azienda, tra cui un'unità che fornisce servizi di trasporto con autobus di linea e partecipa alle gare d'appalto relative a questi ultimi.

- 2) Se la normativa comunitaria in materia di appalti pubblici ed in special modo l'art. 36, n. 1, della direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi (...), o analogamente l'art. 34, n. 1, della direttiva del Consiglio 93/38/CEE vadano interpretati nel senso che una municipalità, allorché organizzi quale ente aggiudicatore una gara d'appalto relativa all'esercizio del trasporto pubblico urbano della stessa municipalità, possa prendere in considerazione, tra i criteri per l'attribuzione dell'appalto sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, oltre al prezzo proposto, al programma qualitativo ed ambientale dell'esercente in questione ed a molte altre caratteristiche del materiale circolante, anche la riduzione delle emissioni di ossido d'azoto e del livello sonoro, secondo le modalità indicate nel bando di gara talché, qualora le emissioni di ossido d'azoto ed il livello sonoro di alcuni veicoli siano inferiori ad un determinato livello, possono essere attribuiti punti supplementari di cui può tenersi conto nel raffronto tra le offerte.
  
- 3) In caso di soluzione affermativa delle precedenti questioni, se la normativa comunitaria in materia di appalti pubblici vada interpretata nel senso che l'attribuzione di punti supplementari per le summenzionate caratteristiche relative alle emissioni di ossido d'azoto e al livello sonoro del materiale non sia tuttavia permessa quando è in precedenza noto che l'azienda esercente il trasporto pubblico mediante autobus appartenente alla municipalità, agente quest'ultima quale ente aggiudicatore, ha la possibilità di offrire materiale in possesso delle suddette caratteristiche, che, date le circostanze, solo rare imprese del settore hanno peraltro la possibilità di offrire».

## Sulle questioni pregiudiziali

- 36 Si deve rilevare, in limine, che, come risulta dall'ordinanza di rinvio, i motivi dedotti dalla Concordia a sostegno del suo ricorso dinanzi al Korkein hallinto-oikeus riguardano unicamente l'asserita illegittimità del sistema di valutazione dei criteri relativi al materiale previsti dal bando di gara di cui trattasi nella causa principale.
- 37 Così, con la seconda e terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, da un lato, se l'art. 36, n. 1, della direttiva 92/50 o l'art. 34, n. 1, lett. a), della direttiva 93/38 consentano di inserire, fra i criteri dell'appalto pubblico da stipulare in base all'offerta economicamente più vantaggiosa, la riduzione delle emissioni di ossido di azoto o del livello sonoro dei veicoli di modo che, qualora tali emissioni o tale livello sonoro siano inferiori a un determinato tetto, punti supplementari possono essere assegnati per il raffronto tra le offerte.
- 38 D'altro lato, esso chiede anche se le norme enunciate da dette direttive, in particolare il principio della parità di trattamento, consentano di prendere in considerazione siffatti criteri quando appare subito che la propria impresa di trasporti della città organizzatrice della gara d'appalto è fra le rare imprese che abbiano la possibilità di proporre un materiale corrispondente a detti criteri.
- 39 Orbene, si deve constatare che il disposto degli artt. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50, e 34, n. 1, lett. a), della direttiva 93/38 è redatto in modo sostanzialmente identico.

40 Inoltre, come risulta dall'ordinanza di rinvio, non vi è stato, nell'ambito della causa principale, alcun interrogativo circa la regolamentazione nazionale o comunitaria applicabile.

41 Infatti, come risulta dal testo della prima questione, il Korkein hallinto-oikeus interroga la Corte non sull'applicabilità della direttiva 92/50, ma unicamente sull'applicabilità della direttiva 93/38 nella causa principale.

42 Pertanto, occorre considerare, da un lato, che la seconda e terza questione riguardano la conformità dei criteri di assegnazione degli appalti, come quelli di cui trattasi nella causa principale, con le pertinenti disposizioni della direttiva 92/50 e, dall'altro, che, con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la soluzione di tali questioni sia diversa qualora si applichi la direttiva 93/38. Ne consegue che si devono esaminare, nell'ordine, la seconda e la terza questione e, successivamente, da ultimo, la prima questione.

### *Sulla seconda questione*

43 Con la seconda questione il giudice a quo chiede in sostanza se l'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 debba essere interpretato nel senso che, quando, nell'ambito di un appalto pubblico relativo alla prestazione di servizi di trasporti urbani mediante autobus, l'amministrazione aggiudicatrice decida di assegnare tale appalto all'offerente che ha presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa, essa può prendere in considerazione la riduzione delle emissioni di

ossido di azoto o del livello sonoro dei veicoli di modo che, se tale emissione o tale livello sonoro sono inferiori a un certo tetto, punti supplementari possono essere assegnati per il raffronto delle offerte.

### Osservazioni presentate alla Corte

- 44 La Concordia ritiene che in un procedimento di appalto pubblico i criteri di decisione, stando al testo delle pertinenti disposizioni del diritto comunitario, debbano sempre essere di natura economica. Se l'amministrazione aggiudicatrice avesse voluto perseguire criteri di ordine ecologico o di altra natura, sarebbe stato necessario seguire una procedura diversa da quella dell'appalto pubblico.
- 45 Per contro, le altre parti nella causa principale, gli Stati membri che hanno presentato osservazioni e la Commissione sostengono che è consentito includere, tra i criteri di aggiudicazione di un appalto, quelli di ordine ecologico. Essi fanno riferimento, in primo luogo, agli artt. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 e 34, n. 1, lett. a), della direttiva 93/38, che contengono un elenco solo esemplificativo degli elementi che l'ente aggiudicatore può prendere in considerazione nell'assegnare un appalto; inoltre, essi rinviano all'art. 6 CE, il quale prescriverebbe l'integrazione della politica ecologica nelle altre politiche della Comunità; infine fanno riferimento alle sentenze *Beentjes e Evans Medical e Macfarlan Smith*, precedentemente citate, in base alle quali l'ente aggiudicatore può scegliere i criteri che ritiene rilevanti quando valuta le offerte presentate.
- 46 In particolare, il Comune di Helsinki e il governo finlandese osservano come sia interesse proprio e dei propri abitanti che le emissioni nocive siano il più possibile limitate. Difatti, per lo stesso Comune di Helsinki, che è responsabile della tutela dell'ambiente sul proprio territorio, ne deriverebbero delle economie dirette, in

particolare nel settore medico-sociale, che rappresenterebbe circa il 50% del suo bilancio complessivo. I fattori che contribuiscono, anche in percentuale modesta, a migliorare lo stato di salute generale della popolazione consentirebbero di ridurre i suoi costi rapidamente e in notevole misura.

47 Il governo ellenico aggiunge che il potere discrezionale conferito alle autorità nazionali quanto alla scelta dei criteri di attribuzione degli appalti pubblici presuppone che detta scelta non sia arbitraria e che i criteri presi in considerazione non infrangano disposizioni del Trattato, in particolare i suoi principi fondamentali, come il diritto di stabilimento, la libera prestazione dei servizi e il divieto delle discriminazioni basate sulla nazionalità.

48 Il governo olandese precisa che i criteri per l'attribuzione degli appalti pubblici adottati dall'autorità aggiudicatrice debbono sempre tener conto di un aspetto economico. Esso ritiene ciononostante che tale condizione sussista nella causa principale, poiché il Comune di Helsinki è al tempo stesso l'autorità aggiudicatrice e l'organismo finanziariamente responsabile della politica ambientale.

49 Il governo austriaco fa valere che le direttive 92/50 e 93/38 pongono due restrizioni fondamentali alla scelta dei criteri di valutazione degli appalti pubblici. Da un lato, i criteri prescelti dall'autorità aggiudicatrice devono presentare un nesso con l'appalto da assegnare e consentire di determinare quale sia l'offerta economicamente più vantaggiosa per quest'ultima. D'altro lato, i detti criteri debbono essere tali da orientare il potere discrezionale riconosciuto all'ente aggiudicatore su un fondamento oggettivo e non presentare elementi di arbitrarietà nella scelta. Inoltre, secondo detto governo, occorre che i criteri per l'assegnazione siano direttamente connessi con l'oggetto del mercato, producano effetti oggettivamente misurabili e siano economicamente quantificabili.

- 50 Nel medesimo senso, il governo svedese sostiene che la scelta di cui dispone l'autorità aggiudicatrice è limitata, in quanto i criteri di assegnazione debbono essere in relazione con l'appalto da attribuire ed essere idonei a stabilire l'offerta economicamente più vantaggiosa. Esso aggiunge che tali criteri debbono altresì essere conformi alle norme del Trattato sulla libera circolazione delle merci e dei servizi.
- 51 Secondo il governo del Regno Unito, le disposizioni dell'art. 36, n. 1, della direttiva 92/50 e dell'art. 34, n. 1, della direttiva 93/38 vanno interpretate nel senso che, nell'organizzazione di un procedimento di aggiudicazione per la gestione di servizi di trasporto mediante autobus, un'autorità o un ente aggiudicatore può tener conto, tra gli altri criteri per l'assegnazione del contratto, anche di criteri ambientali al fine di valutare l'offerta economicamente più vantaggiosa, purché tali criteri consentano un raffronto tra tutte le offerte, siano connessi ai servizi richiesti e siano stati pubblicati in anticipo.
- 52 La Commissione ritiene che i criteri di attribuzione degli appalti pubblici che possono essere presi in considerazione per valutare l'offerta economicamente più vantaggiosa debbono rispondere a quattro condizioni. A suo avviso, tali criteri devono essere obiettivi, applicabili a tutte le offerte, strettamente connessi all'oggetto dell'appalto considerato e comportare un vantaggio economico a diretto a beneficio dell'autorità aggiudicatrice.

### Giudizio della Corte

- 53 A questo proposito si deve ricordare che l'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 stabilisce che i criteri sui quali l'amministrazione può fondarsi per l'aggiudicazione degli appalti possono essere, qualora l'appalto sia aggiudicato



all'offerta più vantaggiosa sotto il profilo economico, vari criteri variabili a seconda dell'appalto di cui trattasi, quali, in particolare, la qualità, il merito tecnico, le caratteristiche estetiche e funzionali, l'assistenza tecnica e il servizio post vendita, la data della fornitura e il termine di consegna o di esecuzione, il prezzo.

54 Al fine di stabilire se e in quali condizioni l'amministrazione aggiudicatrice possa, conformemente al detto art. 36, n. 1, lett. a), prendere in considerazione criteri di natura ecologica, occorre constatare, in primo luogo, che, come risulta chiaramente dal testo di detta disposizione e, in particolare, dall'uso dell'espressione «ad esempio», i criteri che possono essere adottati come criteri di aggiudicazione di un appalto pubblico all'offerta economicamente più vantaggiosa non sono elencati in maniera esaustiva (v., del pari, in tal senso, sentenza 18 ottobre 2001, causa C-19/00, SIAC Construction, Racc. pag. I-7725, punto 35).

55 In secondo luogo, il detto art. 36, n. 1, lett. a), non può essere interpretato nel senso che ciascuno dei criteri di attribuzione adottati dall'amministrazione aggiudicatrice al fine di individuare l'offerta economicamente più vantaggiosa debba necessariamente essere di natura meramente economica. Infatti, non si può escludere che fattori che non siano meramente economici possano incidere sul valore di un'offerta con riguardo alla detta amministrazione aggiudicatrice. Tale considerazione è del pari corroborata dal testo stesso di tale disposizione, che allude espressamente al criterio relativo alle caratteristiche estetiche di un'offerta.

56 Peraltro, come la Corte ha già affermato, il coordinamento a livello comunitario delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici è diretto ad eliminare gli ostacoli alla libera circolazione dei servizi e delle merci (v., in particolare, precitata sentenza SIAC Construction, punto 32).

- 57 Tenuto conto di tale obiettivo e alla luce, del pari, del tenore dell'art. 130 R, n. 2, primo comma, terza frase, del Trattato CE, che è stato trasferito dal Trattato di Amsterdam, in una formulazione leggermente modificata, all'art. 6 CE e che stabilisce che le esigenze in tema di tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle attività della Comunità, occorre concludere che l'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 non esclude la possibilità per l'amministrazione aggiudicatrice di avvalersi dei criteri relativi alla tutela dell'ambiente in sede di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.
- 58 Tuttavia, tale considerazione non significa che qualsiasi criterio di tale natura possa essere preso in considerazione dalla detta amministrazione.
- 59 Infatti, anche se l'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 lascia all'amministrazione aggiudicatrice la scelta dei criteri di attribuzione dell'appalto che intende adottare, tale scelta può tuttavia riguardare soltanto criteri volti ad individuare l'offerta economicamente più vantaggiosa (v., in tal senso, quanto agli appalti di lavori pubblici, precitate sentenze Beentjes, punto 19; Evans Medical e Macfarlan Smith, punto 42, nonché SIAC Construction, punto 36). Dato che un'offerta si riferisce necessariamente all'oggetto dell'appalto, ne consegue che i criteri di attribuzione che possono essere considerati conformemente alla detta disposizione devono anch'essi essere collegati all'oggetto dell'appalto.
- 60 A questo proposito occorre ricordare anzitutto che, come la Corte ha già affermato, al fine di determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa l'amministrazione aggiudicatrice deve infatti poter valutare le offerte presentate ed adottare una decisione in base a criteri qualitativi e quantitativi variabili secondo l'appalto di cui trattasi (v., in tal senso, quanto agli appalti di lavori pubblici, sentenza 28 marzo 1985, causa 274/83, Commissione/Italia, Racc. pag. 1077, punto 25).

- 61 Inoltre, risulta del pari dalla giurisprudenza che un criterio di attribuzione che avesse l'effetto di attribuire all'amministrazione aggiudicatrice un'incondizionata libertà di scelta per l'aggiudicazione dell'appalto ad un offerente sarebbe incompatibile con l'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 (v., in tal senso, precitate sentenze Beentjes, punto 26, e SIAC Construction, punto 37).
- 62 Inoltre, occorre rilevare che l'applicazione dei criteri adottati per determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa deve aver luogo nel rispetto di tutte le norme procedurali della direttiva 92/50, in particolare delle sue disposizioni in materia di pubblicità. Ne consegue che, conformemente all'art. 36, n. 2, della direttiva, tutti i criteri di tale tipo devono essere espressamente menzionati nel capitolato d'appalto o nel bando di gara, se possibile nell'ordine decrescente dell'importanza loro attribuita, affinché gli imprenditori siano posti in grado di conoscere la loro esistenza e la loro portata (v., in tal senso, quanto agli appalti di lavori pubblici, sentenze Beentjes, precitata, punti 31 e 36, nonché 26 settembre 2000, causa C-225/98, Commissione/Francia, Racc. pag. I-7445, punto 51).
- 63 Infine, siffatti criteri devono rispettare tutti i principi fondamentali del diritto comunitario, in particolare il principio di non discriminazione, quale si desume dalle disposizioni del Trattato in materia di diritto di stabilimento e di libera prestazione dei servizi (v., in tal senso, precitate sentenze Beentjes, punto 29, e Commissione/Francia, punto 50).
- 64 Da tali considerazioni risulta che l'amministrazione aggiudicatrice, quando decide di attribuire un appalto all'offerente che ha presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa, conformemente all'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50, può prendere in considerazione criteri relativi alla tutela dell'ambiente, purché tali criteri siano collegati all'oggetto dell'appalto, non conferiscano alla detta amministrazione una libertà incondizionata di scelta, siano espressamente

menzionati nel capitolato d'appalto o nel bando di gara e rispettino tutti i principi fondamentali del diritto comunitario, in particolare il principio di non discriminazione.

- 65 Per quanto riguarda la causa principale, occorre constatare, anzitutto, che criteri relativi al livello delle emissioni di ossido di azoto e al livello sonoro degli autobus, come quelli di cui trattasi nella detta causa, devono essere considerati collegati all'oggetto di un appalto relativo alla prestazione di servizi di trasporti urbani mediante autobus.
- 66 Inoltre, criteri che consistono nell'attribuzione di punti supplementari alle offerte che rispondono a taluni criteri in materia di ambiente specifici e obiettivamente qualificabili non sono tali da conferire all'amministrazione aggiudicatrice una libertà incondizionata di scelta.
- 67 Peraltro, si deve ricordare che, come si è osservato ai punti 21-24 della presente sentenza, i criteri di cui trattasi nella causa principale sono stati espressamente menzionati nel bando di gara pubblicato dall'ufficio di approvvigionamento del Comune di Helsinki.
- 68 Infine, va rilevato che il punto se i criteri di cui trattasi nella causa principale rispettino, in particolare, il principio di non discriminazione dovrà essere esaminato nell'ambito della soluzione della terza questione pregiudiziale, di cui costituisce appunto l'oggetto.

69 Di conseguenza, alla luce di tutte le precedenti considerazioni, si deve risolvere la seconda questione come segue: l'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 dev'essere interpretato nel senso che, quando, nell'ambito di un appalto pubblico relativo alla prestazione di servizi di trasporti urbani mediante autobus, decide di attribuire un appalto all'offerente che ha presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa, l'amministrazione aggiudicatrice può prendere in considerazione criteri ecologici, quali il livello di emissioni di ossido di azoto o il livello sonoro degli autobus, purché tali criteri siano collegati all'oggetto dell'appalto, non conferiscano alla detta amministrazione aggiudicatrice una libertà incondizionata di scelta, siano espressamente menzionati nel capitolato d'appalto o nel bando di gara e rispettino tutti i principi fondamentali del diritto comunitario, in particolare il principio di non discriminazione.

### *Sulla terza questione*

70 Con la terza questione il giudice del rinvio chiede in sostanza se il principio della parità di trattamento osti alla presa in considerazione di criteri collegati alla tutela dell'ambiente, come quelli di cui trattasi nella causa principale, per il fatto che la propria azienda di trasporti dell'amministrazione aggiudicatrice rientra fra le rare imprese che hanno la possibilità di offrire un materiale rispondente ai detti criteri.

### Osservazioni presentate alla Corte

71 La Concordia sostiene che la possibilità di utilizzare autobus alimentati a gas naturale, in pratica gli unici a soddisfare il criterio supplementare relativo alla riduzione delle emissioni di ossido di azoto e del livello sonoro, era assai ridotta. Infatti, all'epoca dell'appalto, sull'intero territorio finlandese vi era una sola stazione di servizio che fornisse gas naturale. La capacità di questa stazione

avrebbe consentito il rifornimento di circa quindici autobus alimentati a gas. Ora, proprio prima dell'appalto controverso, la HKL avrebbe inoltrato un ordine relativo a undici autobus alimentati a gas nuovi, il che avrebbe significato che la capacità della stazione sarebbe stata interamente utilizzata e non sarebbe stato possibile rifornire altri veicoli. Inoltre, questa unica stazione esistente era a carattere soltanto provvisorio.

72 La Concordia conclude sostenendo che la HKL era l'unica offerente che potesse realmente offrire autobus alimentati a gas. Essa pertanto suggerisce di rispondere alla terza questione nel senso che l'attribuzione di punti in funzione delle emissioni di ossido d'azoto e della riduzione del livello sonoro non può essere ammessa, almeno nel caso in cui nessun operatore del settore interessato abbia la possibilità, anche teorica, di offrire servizi che diano diritto alla suddetta attribuzione.

73 Il Comune di Helsinki sostiene che esso non era affatto tenuto ad indire un appalto per i propri trasporti effettuati mediante autobus, né in base alla normativa comunitaria né in base alla normativa finlandese. Difatti, poiché un appalto comporta sempre lavori e costi supplementari, esso non avrebbe avuto alcun ragionevole motivo di organizzare l'appalto se avesse saputo che soltanto un'impresa ad essa appartenente aveva la possibilità di offrire materiale, corrispondente alle condizioni fissate o se avesse davvero voluto tenere per sé stessa la gestione dei suddetti trasporti.

74 Il governo finlandese ritiene che la valutazione dell'obiettività dei criteri fissati nell'appalto controverso nella causa principale spetti, in ultima analisi, al giudice nazionale.

75 Il governo olandese sostiene come dalla giurisprudenza della Corte emerge che i criteri di attribuzione debbono essere oggettivi e che non si può discriminare tra

gli offerenti. Tuttavia, ai punti 32 e 33 della sentenza 16 settembre 1999, causa C-27/98, Fracasso e Leitschutz (Racc. pag. I-5697), la Corte avrebbe effettivamente dichiarato che, quando al termine di una procedura di aggiudicazione di appalti pubblici rimane una sola offerta, l'autorità aggiudicatrice non è tenuta ad attribuire l'appalto all'offerente che è risultato essere l'unico idoneo a partecipare alla gara. Non ne conseguirebbe per questo quindi che, nel caso in cui rimanga un solo offerente a causa dei criteri di attribuzione applicati, i suddetti criteri sono illeciti. In ogni caso, spetterebbe al giudice del rinvio stabilire se nella causa principale la concorrenza sia stata effettivamente compromessa.

76 Il governo austriaco ritiene che l'uso dei criteri di attribuzione di cui alla causa principale non ponga alcun problema, in linea di principio, e ciò anche quando, come nel caso di specie, soltanto un numero relativamente ristretto di offerenti sia in grado di soddisfarli. Sembrerebbe tuttavia che, secondo la giurisprudenza della Corte (sentenza 22 settembre 1988, causa 45/87, Commissione/Irlanda, Racc. pag. 4929), vi sia un limite all'ammissibilità di talune norme ecologiche minime, qualora i criteri impiegati restringano il mercato della prestazione o del prodotto da fornire a un punto tale che sussista solo un unico offerente. Tuttavia, non vi sarebbero elementi che indichino che ciò si verifichi nel caso di specie.

77 Il governo svedese sostiene che il fatto di tener conto del criterio relativo alle emissioni di ossido di azoto come avvenuto nella causa principale, ha fatto sì che l'offerente che aveva a disposizione autobus alimentati a gas o ad alcool metilico sia stato avvantaggiato. Secondo detto governo, nulla impediva agli altri offerenti di acquistare autobus di questo tipo. Detti veicoli sarebbero disponibili sul mercato da diversi anni.

78 Secondo il governo svedese, il fatto di attribuire punti supplementari in ragione delle limitate emissioni di ossido di azoto e di un livello sonoro poco elevato degli autobus che l'offerente si propone di porre in circolazione non costituisce una

discriminazione diretta, ma si applica indistintamente. Inoltre, questo bonus non sembrerebbe indirettamente discriminatorio nel senso che avrebbe avuto necessariamente come effetto di favorire la HKL.

- 79 Secondo il governo del Regno Unito, la direttiva 93/38 non impedisce di attribuire punti supplementari nella valutazione delle offerte quando si sa in anticipo che esistono poche imprese potenzialmente in grado di ottenere tali punti supplementari, purché l'autorità aggiudicatrice abbia reso noto, già nel bando di gara, la possibilità di ottenere punti supplementari.
- 80 La Commissione ritiene, tenuto conto delle divergenze di opinioni tra le parti nella causa principale, di non essere in grado di stabilire se i criteri applicati nel caso di specie violino il principio della parità di trattamento degli offerenti. Spetterebbe pertanto al giudice del rinvio pronunciarsi sulla questione e stabilire, sulla base di indizi oggettivi, pertinenti e concordanti, se i suddetti criteri siano stati applicati al solo scopo di scegliere l'impresa prescelta o se siano stati stabiliti a tal fine.

### Giudizio della Corte

- 81 A questo proposito, si deve rilevare che l'obbligo del rispetto del principio della parità di trattamento corrisponde all'essenza stessa delle direttive in materia di appalti pubblici, che mirano in particolare a favorire lo sviluppo di una concorrenza effettiva nei settori rientranti nelle loro rispettive sfere di applicazione e che enunciano criteri di attribuzione dell'appalto miranti a garantire una siffatta concorrenza (v., in tal senso, sentenza 22 giugno 1993, causa C-243/89, Commissione/Danimarca, Racc. pag. I-3353, punto 33).



- 82 Così, secondo la giurisprudenza citata al punto 63 della presente sentenza, i criteri di attribuzione devono rispettare il principio di non discriminazione quale discende dalle disposizioni del Trattato relative al diritto di stabilimento ed alla libera prestazione dei servizi.
- 83 Nel caso di specie si deve rilevare anzitutto che, come emerge dall'ordinanza di rinvio, i criteri di attribuzione di cui trattasi nella causa principale erano oggettivi e indistintamente applicabili a tutte le offerte. Inoltre, i detti criteri erano direttamente collegati al materiale offerto ed erano inseriti in un sistema di attribuzione di punti. Infine, nell'ambito di tale sistema, punti supplementari potevano essere accordati in base ad altri criteri collegati al materiale, quali l'impiego di autobus ribassati, il numero di posti a sedere e di strapuntini, nonché la vetustà degli autobus.
- 84 Peraltro, come la Concordia ha ammesso all'udienza, essa ha vinto l'appalto relativo alla linea n. 15 della rete degli autobus urbani del Comune di Helsinki, nonostante il fatto che tale appalto richiedesse espressamente l'uso di veicoli alimentati a gas.
- 85 Occorre pertanto constatare che, in un siffatto contesto fattuale, il fatto che uno dei criteri adottati dall'amministrazione aggiudicatrice per individuare l'offerta economicamente più vantaggiosa potesse essere soddisfatto soltanto da un piccolo numero di imprese, fra le quali figurava un'impresa appartenente alla detta amministrazione, non è di per sé tale da costituire una violazione del principio della parità di trattamento.
- 86 In tali circostanze, si deve risolvere la terza questione nel senso che il principio della parità di trattamento non osta a che siano presi in considerazione criteri

collegati alla tutela dell'ambiente, come quelli di cui trattasi nella causa principale, per il solo fatto che la propria azienda di trasporti dell'amministrazione aggiudicatrice rientra fra le rare imprese che hanno la possibilità di offrire un materiale che soddisfi i detti criteri.

*Sulla prima questione*

- 87 Con la prima questione il giudice del rinvio chiede in sostanza se la soluzione della seconda e della terza questione sarebbe diversa se il procedimento di aggiudicazione dell'appalto pubblico di cui trattasi nella causa principale rientrasse nella sfera di applicazione della direttiva 93/38.
- 88 Al riguardo, occorre ricordare, in primo luogo, che le disposizioni degli artt. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 e 34, n. 1, lett. a), della direttiva 93/38 sono redatte in modo sostanzialmente identico.
- 89 Si deve constatare, in secondo luogo, che le disposizioni relative ai criteri di attribuzione tanto della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/36/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture (GU L 199, pag. 1), quanto della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/37/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori (GU L 199, pag. 54), sono anch'esse redatte in termini sostanzialmente identici a quelli degli artt. 36, n. 1, lett. a), della direttiva 92/50 e 34, n. 1, lett. a), della direttiva 93/38.

90 Occorre precisare, in terzo luogo, che le dette direttive costituiscono, nel loro insieme, il nocciolo duro del diritto comunitario degli appalti pubblici e mirano a raggiungere obiettivi simili nelle loro rispettive sfere di applicazione.

91 Pertanto, non vi è alcuna ragione per interpretare in modo diverso due disposizioni rientranti nella stessa materia del diritto comunitario e redatte in modo sostanzialmente identico.

92 Del resto, va ricordato che, al punto 33 della precitata sentenza Commissione/Danimarca, la Corte ha già affermato che l'obbligo di rispettare il principio della parità di trattamento corrisponde all'essenza stessa di tutte le direttive in materia di appalti pubblici. Orbene, dagli atti della causa principale non sono emersi elementi tali da provare che, per quanto riguarda la scelta dei criteri di attribuzione da parte dell'amministrazione aggiudicatrice, l'interpretazione di detto principio dovrebbe, nella specie, dipendere dalla speciale direttiva applicabile all'appalto in esame.

93 Pertanto, si deve risolvere la prima questione nel senso che la soluzione della seconda e della terza questione non sarebbe diversa se il procedimento di aggiudicazione dell'appalto pubblico di cui trattasi nella causa principale rientrasse nella sfera di applicazione della direttiva 93/38.

### Sulle spese

94 Le spese sostenute dai governi finlandese, ellenico, olandese, austriaco, svedese e del Regno Unito, nonché dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni

alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dal Korkein hallinto-oikeus con ordinanza 17 dicembre 1999, dichiara:

- 1) L'art. 36, n. 1, lett. a), della direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/50/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi, dev'essere interpretato nel senso che, quando, nell'ambito di un appalto pubblico relativo alla prestazione di servizi di trasporti urbani mediante autobus, decide di attribuire un appalto all'offerente che ha presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa, l'amministrazione aggiudicatrice può prendere in considerazione criteri ecologici, quali il livello di emissioni di ossido di azoto o il livello sonoro degli autobus, purché tali criteri siano collegati all'oggetto dell'appalto, non conferiscano alla detta amministrazione aggiudicatrice una libertà incondizionata di scelta, siano espressamente menzionati nel capitolato d'appalto o nel bando di gara e rispettino tutti i principi fondamentali del diritto comunitario, in particolare il principio di non discriminazione.

- 2) Il principio della parità di trattamento non osta a che siano presi in considerazione criteri collegati alla tutela dell'ambiente, come quelli di cui trattasi nella causa principale, per il solo fatto che la propria azienda di trasporti dell'amministrazione aggiudicatrice rientra fra le rare imprese che hanno la possibilità di offrire un materiale che soddisfi i detti criteri.
  
- 3) La soluzione della seconda e della terza questione non sarebbe diversa se il procedimento di aggiudicazione dell'appalto pubblico di cui trattasi nella causa principale rientrasse nella sfera di applicazione della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/38/CEE, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni.

Rodríguez Iglesias	Jann	Macken
Gulmann	Edward	La Pergola
Wathelet	Schintgen	Skouris

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 17 settembre 2002.

Il cancelliere

Il presidente

R. Grass

G.C. Rodríguez Iglesias