

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

21 dicembre 2023 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti – Servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia – Regolamento (CE) n. 1370/2007 – Articolo 1, paragrafo 1 – Articolo 2 bis, paragrafo 2 – Articolo 3, paragrafo 1 – Articolo 4, paragrafo 1 – Articolo 6, paragrafo 1 – Contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri con autobus – Procedura di aggiudicazione di un appalto pubblico di servizi – Gara d'appalto aperta, trasparente e non discriminatoria – Capitolato d'oneri – Importo della compensazione concessa dall'autorità nazionale competente – Indicizzazione limitata nel tempo e a specifiche categorie di costi – Ripartizione dei rischi»

Nella causa C-421/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Augstākā tiesa (Senāts) (Corte suprema, Lettonia), con decisione del 21 giugno 2022, pervenuta in cancelleria il 22 giugno 2022, nel procedimento

«**DOBELES AUTOBUSU PARKS**» SIA,

«**CATA**» AS,

«**VTU VALMIERA**» SIA,

«**JELGAVAS AUTOBUSU PARKS**» SIA,

«**Jēkabpils autobusu parks**» SIA

contro

Iepirkumu uzraudzības birojs,

«**Autotransporta direkcija**» VSIA,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan (relatore), presidente di sezione, K. Lenaerts, presidente della Corte, facente funzione di giudice della Quinta Sezione, Z. Csehi, M. Ilešič e D. Gratsias, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: R. Stefanova-Kamisheva, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza dell'8 giugno 2023,

considerate le osservazioni presentate:

- per «**DOBELES AUTOBUSU PARKS**» SIA, «**CATA**» AS, «**VTU VALMIERA**» SIA, «**JELGAVAS AUTOBUSU PARKS**» SIA e «**Jēkabpils autobusu parks**» SIA, da S. Novicka, advokāte;
- per «**Autotransporta direkcija**» VSIA, da S. Bērtaitis, advokāts;
- per il governo lettone, da J. Davidoviča e K. Pommere, in qualità di agenti;

- per il governo cipriota, da I. Neophytou, in qualità di agente;
 - per la Commissione europea, da P. Messina, I. Rubene e F. Tomat, in qualità di agenti,
- sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 14 settembre 2023,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 2 *bis*, paragrafo 2, e dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU 2007, L 315, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016 (GU 2016, L 354, pag. 22) (in prosieguo: il «regolamento n. 1370/2007»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, «DOBELES AUTOBUSU PARKS» SIA, «CATA» AS, «VTU VALMIERA» SIA, «JELGAVAS AUTOBUSU PARKS» SIA e «Jēkabpils autobusu parks» SIA, società di diritto lettone attive nel settore dei trasporti (in prosieguo, congiuntamente: «Dobeles e a.») e, dall'altro, l'Iepirkumu uzraudzības birojs (Ufficio di vigilanza sugli appalti pubblici, Lettonia) e l'«Autotransporta direkcija» VSIA (in prosieguo: l'«amministrazione aggiudicatrice») in merito alle modalità di calcolo dell'importo della compensazione dovuta per la fornitura di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri con autobus sulla rete di linee di rilevanza regionale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 1370/2007

- 3 Ai sensi dei considerando 4, 7, 27 e 34 del regolamento n. 1370/2007:

«(4) Gli obiettivi principali definiti nel Libro bianco della Commissione [europea] del 12 settembre 2001, “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, consistono nel garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori, ad esempio i pensionati, e nell'eliminare le disparità fra imprese di trasporto provenienti da Stati membri diversi che possono alterare in modo sostanziale la concorrenza.

(...)

(7) Da alcuni studi effettuati e dall'esperienza maturata dagli Stati membri che da vari anni hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori in questo settore consente di rendere più appetibili, più innovativi e meno onerosi i servizi forniti, senza per questo ostacolare l'adempimento dei compiti specifici assegnati agli operatori di servizio pubblico. Questa impostazione ha avuto l'approvazione del Consiglio europeo nell'ambito del cosiddetto processo di Lisbona del 28 marzo 2000, laddove si invita la Commissione, il Consiglio [dell'Unione europea] e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, ad «accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti».

(...)

(27) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive. Qualora preveda di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

(...)

(34) Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni, se ricorrono determinate condizioni, possono essere compatibili con il trattato [CE] in applicazione dell'articolo 73. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile».

4 L'articolo 1 del regolamento n. 1370/2007, intitolato «Finalità e ambito di applicazione», al suo paragrafo 1 così dispone:

«Il presente regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il presente regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico».

5 L'articolo 2 *bis* di tale regolamento, intitolato «Specifiche degli obblighi di servizio pubblico», così prevede:

«1. L'autorità competente stabilisce le specifiche degli obblighi di servizio pubblico nella prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e l'ambito di applicazione di tali obblighi di servizio pubblico in conformità dell'articolo 2 *sexies*. Tali specifiche possono includere la possibilità di raggruppare i servizi che coprono i costi sostenuti con i servizi che non coprono i costi sostenuti.

Nello stabilire tali specifiche e il relativo ambito di applicazione, l'autorità competente osserva debitamente il principio di proporzionalità, in conformità del diritto dell'Unione.

(...)

2. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico devono:

- a) conseguire gli obiettivi della politica del trasporto pubblico in modo efficiente in termini di costi;
e
- b) sostenere finanziariamente, a lungo termine, [la] prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nella politica del trasporto pubblico».

6 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Contratti di servizio pubblico e norme generali», ai paragrafi 1 e 2 recita:

«1. L'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico».

7 L'articolo 4 del regolamento n. 1370/2007, intitolato «Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

- a) prevedono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico definiti nel presente regolamento e specificati conformemente all'articolo 2 *bis* che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;
- b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:
 - i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e
 - ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, in modo da impedire una compensazione eccessiva.

Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 *ter* tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

- c) definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale».

8 L'articolo 6 di tale regolamento, intitolato «Compensazioni di servizio pubblico», al paragrafo 1 così recita:

«Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico devono essere conformi all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 *ter* o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato».

9 Ai sensi del punto 7 dell'allegato di detto regolamento, intitolato «Norme applicabili alla compensazione nei casi previsti nell'articolo 6, paragrafo 1»:

«Il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo:

- di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e
- della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato».

- 10 La sezione 1 della comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento n. 1370/2007 (GU 2014, C 92, pag. 1) (in prosieguo: gli «orientamenti»), intitolata «Introduzione», al suo quinto comma così dispone:

«Nella presente comunicazione la Commissione fornisce la propria interpretazione di una serie di disposizioni del regolamento, ispirata alle migliori pratiche, al fine di aiutare gli Stati membri a trarre il massimo beneficio dal mercato interno. La presente comunicazione non aspira a illustrare tutte le disposizioni in maniera esaustiva, né crea nuove norme legislative. È opportuno rilevare che, in ogni caso, l'interpretazione del diritto dell'Unione spetta in ultima istanza alla Corte di giustizia dell'Unione europea».

- 11 La sezione 2.4 degli orientamenti verte, secondo il suo stesso titolo, sulle compensazioni di servizio pubblico.

- 12 Il punto 2.4.3 di tali orientamenti è così formulato:

«(...)

L'allegato stabilisce che per “ragionevole utile” si deve intendere un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica”. Tuttavia, non sono offerti altri orientamenti per definire quale sia il livello di “remunerazione del capitale” o di “ragionevole utile”.

(...)

In ogni caso, in funzione delle circostanze particolari di ciascun contratto di servizio pubblico, una valutazione caso per caso da parte dell'autorità competente è necessaria per determinare il livello adeguato di utile ragionevole. Tra l'altro, si deve tener conto delle caratteristiche specifiche dell'impresa in questione, della normale remunerazione di mercato per servizi analoghi e del livello di rischio insito in ogni contratto di servizio pubblico. Ad esempio, un contratto di servizio pubblico che contenga disposizioni apposite per la protezione del livello delle compensazioni in caso di costi imprevisti è meno rischioso di un contratto di servizio pubblico che non contempli tali garanzie. A parità di ogni altra condizione, il ragionevole utile del primo contratto citato dovrebbe pertanto essere inferiore di quello indicato nel secondo.

In generale va incoraggiata l'inclusione di incentivi all'efficienza nel meccanismo di compensazione (...). Va sottolineato che i sistemi di indennizzo che si limitano a coprire i costi effettivi quando quest'ultimi si verificano offrono pochi incentivi per indurre la società di trasporti a contenere i costi o a migliorare la propria efficienza nel tempo. Il loro uso va pertanto circoscritto alle situazioni in cui l'incertezza sui costi è considerevole e il prestatore dei servizi di trasporto richiede un grado elevato di protezione contro le incertezze».

- 13 Ai sensi del punto 2.4.5 di detti orientamenti:

«Il considerando 27 del regolamento (CE) n. 1370/2007 afferma che in caso di aggiudicazione diretta e regole generali, è opportuno stabilire i parametri per le compensazioni in modo tale da garantire che l'importo delle stesse risulti adeguato e “miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità”. Ciò significa che le autorità competenti dovrebbero, attraverso il meccanismo di compensazione, incoraggiare i fornitori di servizi a divenire più efficienti prestando il livello e la qualità di servizio richiesti con il minor numero di risorse possibili.

Le regole in materia di compensazione stabilite dal regolamento (CE) n. 1370/2007 lasciano un relativo margine di intervento alle autorità competenti nella definizione di regimi di incentivi per i fornitori di servizi pubblici. Le autorità competenti hanno in ogni caso l'obbligo di “promuovere il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva” (punto 7 dell'allegato). Ciò implica che il sistema delle

compensazioni deve essere progettato per garantire quanto meno un incremento dell'efficienza nel corso del tempo.

Gli incentivi all'efficienza devono essere tuttavia proporzionati e rimanere entro un livello ragionevole, tenendo conto delle difficoltà per conseguire gli obiettivi di efficienza, ad esempio mediante la condivisione equilibrata tra l'operatore, le autorità pubbliche e/o gli utenti di eventuali compensi derivanti da miglioramenti dell'efficienza. In ogni caso, è necessario adottare un sistema per assicurare che l'impresa non sia autorizzata a trattenere benefici sproporzionati in virtù dei miglioramenti di efficienza. Inoltre i parametri dei regimi di incentivazione devono essere definiti in modo esauriente e preciso nel contratto di servizio pubblico.

Occorre, tuttavia, che gli incentivi finalizzati a una maggiore efficienza nell'erogazione dei servizi pubblici non vadano a scapito della qualità dei servizi. Nel contesto del regolamento (CE) n. 1370/2007, per efficienza si deve intendere la relazione tra la qualità o il livello dei servizi pubblici e le risorse impiegate per fornirli. Pertanto, è opportuno che gli incentivi all'efficienza siano incentrati sulla riduzione dei costi e/o sull'aumento della qualità o del livello del servizio».

14 Il punto 2.4.8 dei medesimi orientamenti, ai commi secondo e terzo, precisa quanto segue:

«(...) Ciò significa che non solo le disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 hanno lo scopo di evitare compensazioni eccessive per gli obblighi di servizio pubblico, ma mirano altresì a garantire che l'offerta di servizi pubblici definita dal relativo contratto di servizio pubblico sia finanziariamente sostenibile per raggiungere e mantenere un livello sufficientemente elevato di qualità del servizio. È opportuno che a fronte dell'obbligo di servizio pubblico vi sia una compensazione adeguata affinché i fondi dell'operatore previsti da un contratto di servizio pubblico non vengano erosi nel lungo periodo compromettendo così l'assolvimento efficiente degli obblighi previsti dal contratto e la conformità alla disposizione che prevede la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato di cui al punto 7 dell'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In ogni caso, se l'autorità competente non corrisponde una compensazione adeguata rischia di ricevere un numero inferiore di offerte in risposta alla procedura di gara per l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico o di creare gravi difficoltà finanziarie all'operatore in caso di aggiudicazione diretta del contratto di servizio pubblico e/o di ridurre il livello e la qualità generali dei servizi pubblici erogati nel corso della validità del contratto».

Diritto lettone

15 L'articolo 10 della Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (legge sui servizi di trasporto pubblico), del 14 giugno 2007 (*Latvijas Vēstnesis*, 2007, n. 106), così dispone:

«1. Il vettore è compensato per le perdite e le spese connesse alla prestazione di servizi di trasporto pubblico, conformemente agli articoli 11 e 12 della presente legge.

(...)

3. La nozione di perdite ai sensi della presente legge comprende anche il costo dei servizi, se l'amministrazione aggiudicatrice ha organizzato l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico in conformità al Publisko iepirkumu likums (legge sugli appalti pubblici)».

16 L'articolo 11, paragrafo 1, della legge sui servizi di trasporto pubblico prevede:

«Il vettore riceve una compensazione per le perdite connesse alla prestazione di servizi di trasporto pubblico, secondo l'importo e le modalità stabilite dal consiglio dei ministri. (...)».

17 Il Ministru kabineta noteikumi n. 435 – Kārtība, kādā nosaka un kompensē sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu (decreto governativo n. 435, che stabilisce le modalità di determinazione e compensazione delle perdite e delle spese connesse alla fornitura di servizi di trasporto pubblico e di

tariffazione di tali servizi), del 28 luglio 2015 (*Latvijas Vēstnesis*, 2015, n. 155), contiene le seguenti disposizioni:

«(...)

2. Il vettore è compensato per le perdite e le spese connesse all'esecuzione del contratto di servizi di trasporto pubblico:

2.1. se l'amministrazione aggiudicatrice ha fissato una tariffa per il servizio di trasporto pubblico, le perdite subite devono essere compensate se i costi indispensabili connessi all'esecuzione del contratto di servizi di trasporto pubblico eccedano gli introiti ottenuti.

(...)

56. Il contratto di servizi di trasporto pubblico può stabilire l'importo della compensazione (prezzo contrattuale) o la modalità di calcolo di detta compensazione (prezzo contrattuale). In sede di determinazione, nel contratto di servizi di trasporto pubblico, dell'importo della compensazione (prezzo contrattuale) o della procedura di calcolo di tale compensazione (prezzo contrattuale), l'amministrazione aggiudicatrice tiene conto della portata dei diritti concessi, dell'intensità, della redditività e dei requisiti di qualità del servizio di trasporto pubblico, dei requisiti di dotazione tecnica dei veicoli e di altri criteri oggettivi il cui rispetto è direttamente connesso all'importo della compensazione da versare».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

18 L'amministrazione aggiudicatrice ha indetto una gara d'appalto con procedura aperta per la concessione del diritto di fornire prestazioni di servizio pubblico di trasporto di passeggeri con autobus sulla rete lettone di linee di rilevanza regionale per un periodo di dieci anni.

19 Dobeles e a. hanno proposto dinanzi all'Iepirkumu uzraudzības biroja Iesniegumu izskatīšanas komisija (commissione per l'esame dei reclami dell'Ufficio di vigilanza sugli appalti pubblici, Lettonia) un ricorso con il quale hanno contestato le disposizioni del capitolato d'oneri. A sostegno di tale ricorso, esse hanno asserito che detto capitolato d'oneri e il corrispondente progetto di contratto costituivano insieme un meccanismo illegittimo di compensazione del servizio pubblico di trasporto di cui trattasi, dal momento che, nella loro offerta, gli offerenti dovevano essere in grado di prevedere il prezzo del servizio proposto per i successivi dieci anni, sulla base del quale veniva determinata la compensazione pagabile agli operatori per la durata del contratto, mentre quest'ultimo non prevedeva una procedura completa di revisione del prezzo del servizio in caso di variazione dei costi aventi un effetto su tale prezzo.

20 Con decisione dell'11 novembre 2019, tale commissione ha respinto il loro ricorso.

21 Dobeles e a. hanno quindi adito l'administratīvā rajona tiesa (Tribunale amministrativo distrettuale, Lettonia) proponendo ricorsi diretti all'annullamento di tale decisione. A sostegno di tali ricorsi, esse criticano la procedura di revisione del prezzo contrattuale della prestazione di servizi di trasporto, contenuta nell'allegato del progetto di contratto di appalto pubblico, affermando che essa esclude dall'indicizzazione del prezzo contrattuale prevista soltanto per i costi dei carburanti e dei salari nonché per i contributi previdenziali, da un lato, le variazioni dei costi del carburante e dei salari che non eccedono, rispettivamente, il 5% e l'8%, nonché, dall'altro, i primi quattro e gli ultimi tre anni della prestazione di servizi. Dobeles e a. contestano altresì le disposizioni del capitolato d'oneri relative alle regole di revisione del prezzo contrattuale per chilometro, secondo le quali tale prezzo può essere rivisto solo se il volume dei servizi da fornire è ridotto dall'amministrazione aggiudicatrice di oltre il 30%, nella misura in cui tali disposizioni non prevedono criteri oggettivi e trasparenti pertinenti per la revisione del prezzo contrattuale.

22 Con sentenza del 29 maggio 2019, detto giudice ha respinto tali ricorsi con la motivazione, in sostanza, che lo Stato non è tenuto a coprire tutti i costi degli operatori di un servizio pubblico di trasporto, indipendentemente dall'efficienza operativa di questi ultimi, e che la procedura di

indicizzazione del prezzo contrattuale prevista nel progetto di contratto di appalto pubblico non è contraria ai requisiti imposti dal regolamento n. 1370/2007.

- 23 Dobeles e a. hanno adito l'Augstākā tiesa (Senāts) (Corte suprema, Lettonia), ossia il giudice del rinvio, proponendo un ricorso per cassazione diretto all'annullamento di tale sentenza. A sostegno di tale ricorso, Dobeles e a. affermano che il modello finanziario contenuto nel capitolato d'oneri non garantisce ai vettori interessati una «compensazione adeguata» ai sensi del regolamento n. 1370/2007, poiché la compensazione concessa non copre tutti i costi oggettivamente giustificati per garantire il servizio richiesto dall'amministrazione aggiudicatrice. In particolare, l'indicizzazione prevista nel progetto di contratto di appalto pubblico sarebbe eccessivamente restrittiva e non sarebbe oggettivamente possibile prevedere l'aumento dei costi che potrebbe verificarsi durante il periodo di dieci anni previsto da tale contratto. Il modello finanziario scelto tenderebbe quindi non tanto a garantire l'efficacia operativa del vettore, bensì a trasferire il rischio di aumento dei costi dallo Stato a quest'ultimo.
- 24 Dal canto suo, l'amministrazione aggiudicatrice sottolinea che il regolamento n. 1370/2007 mira a evitare qualsiasi rischio di sovracompensazione lasciando peraltro agli Stati membri la possibilità di decidere se concedere o meno una compensazione ai vettori che trasportano passeggeri, che il regime di compensazione dev'essere utilizzato per incoraggiare i fornitori di servizi a diventare più efficienti prestando il livello e la qualità di servizio richiesti con il minor numero di risorse possibili e che le norme relative alla compensazione contenute in tale regolamento, che lasciano un margine di manovra alle autorità competenti, non consentono di concludere che lo Stato è tenuto a coprire tutti i costi dei prestatori di servizi di un servizio pubblico di trasporto, indipendentemente dalla loro efficienza operativa.
- 25 In tale contesto, il giudice del rinvio osserva che dall'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007 nonché dagli orientamenti, in particolare dal punto 2.4.8 di questi ultimi, risulta che lo Stato ha l'obbligo di garantire un sistema di servizio pubblico di trasporto che tenda alla prestazione di un servizio di migliore qualità, fornendo al prestatore di tale servizio un sostegno finanziario adeguato per raggiungere tale obiettivo.
- 26 Secondo tale giudice, diversi argomenti tendono a invalidare la tesi di Dobeles e a. secondo la quale il regolamento n. 1370/2007 imporrebbe la compensazione di tutte le perdite che il prestatore di un servizio pubblico di trasporto possa subire.
- 27 In particolare, dal considerando 27 e dal punto 7 dell'allegato di tale regolamento nonché dai punti 2.4.3 e 2.4.5 degli orientamenti risulterebbe che lo Stato non ha l'obbligo di coprire tutti i costi degli operatori di un servizio pubblico di trasporto indipendentemente dall'efficienza operativa di questi ultimi. A tale proposito, l'avvio della gara d'appalto con procedura aperta che prevede le disposizioni controverse e il modello di finanziamento del servizio pubblico di cui trattasi rientrerebbe nell'ambito dell'attuazione della concezione nazionale dello sviluppo dei servizi pubblici nel settore dei trasporti. Infatti, al fine di garantire un utilizzo più efficace del bilancio dello Stato, la compensazione concessa per la prestazione di tali servizi si baserebbe, a partire dal 2021, non più sul sistema nell'ambito del quale lo Stato si assume, in sostanza, tutti i rischi coprendo l'insieme dei costi del prestatore di servizi di trasporto connessi all'offerta e alla domanda, bensì su un modello contrattuale fondato sulla differenza tra il prezzo contrattuale offerto da tale prestatore nell'ambito di una gara d'appalto con procedura aperta e le entrate derivanti dal servizio pubblico di trasporto.
- 28 Stanti tali premesse, detto giudice ritiene che occorra verificare se, come sostenuto da Dobeles e a., tale nuovo modello e gli strumenti che lo attuano non impongano agli offerenti di assumersi rischi eccessivi quando determinano il prezzo della prestazione e se tali rischi non raggiungano una soglia tale da giustificare la considerazione che lo Stato non soddisfa l'obbligo ad esso incombente di concedere una compensazione adeguata delle spese connesse al servizio pubblico di trasporto. Infatti, in generale, non sarebbe possibile prevedere con precisione né il prezzo delle risorse energetiche entro dieci anni, né i salari medi nel settore interessato o l'importo dei contributi previdenziali. Nel caso di un regime di compensazione che consente di ricalcolare i prezzi solo a intervalli di diversi anni e soltanto per una parte dei costi, potrebbe anche esistere il rischio che, pur in presenza di un'attività

economica efficiente, gli aumenti dei costi si traducano in perdite per l'operatore, a causa di previsioni non sufficientemente accurate.

29 Certamente, nulla vieterebbe agli offerenti di includere nel calcolo del prezzo della loro offerta il costo relativo al rischio ad essi incombente fissando un prezzo per un periodo determinato che tenga conto del carattere variabile delle condizioni economiche e commerciali pertinenti.

30 Tuttavia, ciò non eliminerebbe del tutto la possibilità che il regime di compensazione proposto non copra tutte le perdite derivanti, per l'operatore, dall'esecuzione del contratto. Infatti, nell'ambito di una gara d'appalto, è possibile che, nella speranza di risultare aggiudicatari, gli offerenti si astengano dal proporre un prezzo contrattuale che elimini tale rischio, mentre può accadere che le difficoltà incontrate in corso di esecuzione debbano essere risolte riducendo la disponibilità o la qualità del servizio. Di conseguenza, si porrebbe la questione se, nel caso di specie, il meccanismo di revisione dei prezzi previsto dall'amministrazione aggiudicatrice garantisca una compensazione sufficiente e conforme all'obiettivo perseguito dal regolamento n. 1370/2007.

31 In tale contesto, l'Augstākā tiesa (Senāts) (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, l'articolo 2 *bis*, paragrafo 2, e l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007 consentano un regime di compensazione che non impone all'autorità competente l'obbligo di compensare integralmente il prestatore del servizio di trasporto pubblico, mediante l'indicizzazione periodica del prezzo contrattuale (importo della compensazione), per tutti gli aumenti dei costi connessi alla prestazione del servizio che esulano dal controllo di detto prestatore di servizi, e che pertanto non elimina del tutto il rischio che quest'ultimo subisca perdite che non possono essere oggetto di compensazione».

Sulla questione pregiudiziale

32 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il regolamento n. 1370/2007 debba essere interpretato nel senso che osta a un regime di compensazione che, nell'ambito di un appalto pubblico di servizi e in esito a una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, non impone alle autorità nazionali competenti di concedere a un prestatore di servizi di trasporto di passeggeri soggetto ad obblighi di servizio pubblico una compensazione integrale che copra, per mezzo di un'indicizzazione regolare, qualsiasi aumento dei costi connessi alla gestione e all'esercizio di tale servizio che sfuggono al suo controllo.

33 Occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 1370/2007, tale regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità nazionali competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto dell'Unione, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori rispetto a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

34 A tal fine, detto regolamento definisce, conformemente al secondo comma di tale articolo 1, paragrafo 1, le condizioni alle quali le autorità nazionali competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

35 Il regolamento n.1370/2007 contiene così norme speciali che prevedono modalità di intervento nei regimi generali di appalti pubblici (v., in tal senso, sentenza del 27 ottobre 2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, punto 45), che si prefiggono di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico [v., in tal senso, sentenza del 24 ottobre 2019, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto), C-515/18, EU:C:2019:893, punto 31].

- 36 Tra le disposizioni che compongono tale quadro giuridico, l'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento stabilisce che l'autorità competente di uno Stato membro che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di servizio pubblico di qualsiasi natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, sancendo quindi il principio secondo cui gli obblighi di servizio pubblico e le relative compensazioni devono essere stabiliti nell'ambito di tale contratto (v., in tal senso, sentenza dell'8 settembre 2022, *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, punto 52).
- 37 In deroga all'articolo 3, paragrafo 1, il paragrafo 2 di detto articolo 3 autorizza la fissazione, mediante norme generali, di obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri, nel qual caso l'autorità competente è tenuta a concedere all'operatore di servizio pubblico interessato una compensazione (v., in tal senso, sentenza dell'8 settembre 2022, *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, punti da 53 a 55 e 92).
- 38 Tuttavia, nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che la controversia principale verte sulla conclusione, in esito a una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, di un contratto di servizio pubblico ai fini della prestazione del servizio di trasporto di passeggeri con autobus, cosicché l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007, menzionato dal giudice del rinvio nel testo della sua questione, è irrilevante ai fini della risposta a quest'ultima.
- 39 Dai termini espliciti dell'articolo 6, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 1370/2007 discende che la compensazione connessa a tale contratto di servizio pubblico aggiudicato a seguito di una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria deve rispettare i requisiti di cui all'articolo 4 di tale regolamento, e il paragrafo 1 del suddetto articolo precisa le modalità di tale compensazione. Occorre, pertanto, prendere in considerazione tale disposizione al fine di rispondere alla questione sollevata.
- 40 Conformemente a una giurisprudenza costante, ai fini dell'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto del suo tenore letterale, ma anche degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte, nonché del suo contesto [v., in tal senso, sentenza del 24 ottobre 2019, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto)*, C-515/18, EU:C:2019:893, punto 23].
- 41 Per quanto riguarda, in primo luogo, la formulazione dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, occorre rilevare che tale disposizione precisa che i contratti di servizio pubblico devono, da un lato, conformemente alla lettera b), primo comma, punto i), di tale disposizione, stabilire in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione e, dall'altro, in forza della lettera c) di detta disposizione, definire le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura dei servizi, costi che possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.
- 42 Da tale formulazione risulta chiaramente che le autorità nazionali competenti, nei limiti in cui sono tenute a fissare i parametri di calcolo della compensazione dovuta a un prestatore di servizio pubblico di trasporto e a definire le modalità di ripartizione dei costi connessi alla sua fornitura, godono, nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, di un margine di discrezionalità per concepire il meccanismo di tale compensazione.
- 43 In particolare, occorre constatare, al pari dell'avvocato generale, al paragrafo 35 delle sue conclusioni, che la possibilità di ripartire i costi implica necessariamente che le autorità nazionali competenti non sono tenute a compensare tutti i costi, ma possono trasferire al prestatore di tale servizio pubblico i rischi associati all'evoluzione di alcuni di essi, indipendentemente dalla loro natura e, pertanto, indipendentemente dal fatto che tale prestatore possa o meno, come avviene per il costo dell'energia o di taluni costi sociali, controllare pienamente la loro evoluzione, dal momento che quest'ultima rientra in circostanze esterne a detto prestatore.

- 44 Dalla formulazione stessa dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007 risulta quindi che le autorità nazionali competenti possono prevedere, nell'esercizio del loro potere discrezionale, un regime di compensazione che, in ragione dei suoi parametri di calcolo e delle modalità di ripartizione dei costi definite da tali autorità, non garantisca in modo automatico al prestatore del servizio pubblico di trasporto la copertura integrale di detti costi.
- 45 In secondo luogo, per quanto riguarda l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 1370/2007, occorre ricordare che, come risulta dal punto 34 della presente sentenza, tale regolamento è inteso, come emerge, in particolare, dall'articolo 1, paragrafo 1, dall'articolo 2 *bis*, paragrafo 2, e dal punto 7 dell'allegato di detto regolamento, letti alla luce dei considerando 4, 7, 27 e 34 di quest'ultimo, a definire le condizioni per la concessione di una compensazione al fine di garantire, in condizioni di concorrenza eque, la fornitura di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri nel contempo efficiente ed economicamente redditizio, al fine di conseguire un livello elevato di qualità di tale servizio (v., in tal senso, sentenza dell'8 settembre 2022, *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, punti 69 e 70).
- 46 Ne consegue che qualsiasi regime di compensazione dev'essere inteso non soltanto a evitare una sovracompensazione dei costi, ma anche a favorire una maggiore efficienza in capo al prestatore di un servizio pubblico di trasporto. Orbene, un regime di compensazione che garantisca, in qualsiasi circostanza, la copertura automatica di tutti i costi connessi all'esecuzione di un contratto di servizio pubblico non comporta un siffatto incentivo a una maggiore efficienza, dal momento che il prestatore di cui trattasi non è indotto a limitare i suoi costi.
- 47 Per contro, un regime di compensazione che, in mancanza di un'indicizzazione regolare, non copre in modo automatico la totalità di tali costi, ma comporta il trasferimento di taluni rischi al prestatore del servizio pubblico, può contribuire alla realizzazione di tale obiettivo. Infatti, anche per quanto riguarda i costi che sfuggono al controllo del prestatore del servizio pubblico interessato, gli incrementi di efficienza ottenuti gli consentiranno di rafforzare la sua sostenibilità finanziaria al fine di far fronte a tali costi, il che contribuirà a garantire la corretta esecuzione degli obblighi previsti dal contratto di servizio pubblico.
- 48 In terzo luogo, per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, occorre ricordare, al pari dell'avvocato generale, al paragrafo 65 delle sue conclusioni, che il regolamento n. 1370/2007 non contiene norme specifiche applicabili al metodo di calcolo della compensazione quando l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico viene effettuata in esito a una procedura di gara. Infatti, in un caso del genere, la compensazione, a differenza di quella connessa a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente o in forza di una regola generale e, pertanto, senza indicazione di una gara, non deve essere conforme, in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, seconda frase, di tale regolamento, alle norme più dettagliate contenute nell'allegato di quest'ultimo volte a garantire, come risulta dal considerando 27, l'adeguatezza dell'importo della compensazione.
- 49 Tale differenza di regime istituita dal legislatore dell'Unione si fonda sulla premessa secondo cui, in presenza di una procedura di gara, l'adozione di norme più precise sul calcolo della compensazione al fine di garantire l'adeguatezza del suo importo non è necessaria, dal momento che una siffatta procedura ha, di per sé, l'effetto di ridurre al minimo, a causa di tale ricorso alla gara, l'importo della compensazione dovuta al prestatore del servizio pubblico di trasporto, evitando così, con un adeguamento automatico, non soltanto una compensazione eccessiva, ma anche una compensazione insufficiente.
- 50 Infatti, come osservato dall'avvocato generale ai paragrafi 72 e da 82 a 84 delle sue conclusioni, qualsiasi prestatore di servizi che decida di partecipare a una gara d'appalto ai fini dell'esecuzione di un contratto di servizio pubblico stabilisce esso stesso i termini della sua offerta, in funzione di tutti i parametri pertinenti e, in particolare, della probabile evoluzione dei costi, siano essi o meno sotto il suo controllo, atti a incidere sulla fornitura del servizio, definendo così il livello di rischio che è disposto ad assumersi riguardo a tale evoluzione. Si può pertanto presumere, fatte salve le disposizioni del diritto dell'Unione che consentano alle autorità nazionali di escludere offerte anormalmente basse, che la sua

offerta sarà tale da garantirgli, qualora si aggiudichi l'appalto, un tasso di remunerazione del capitale impegnato corrispondente al livello di rischio a cui si espone.

- 51 Ne consegue che un regime di compensazione collegato a un contratto di servizio pubblico aggiudicato in esito a una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria è, di per sé, tale da garantire al fornitore di tale servizio pubblico una copertura dei costi che gli assicuri altresì una compensazione adeguata, il cui importo varierà a seconda del livello di rischio che quest'ultimo è disposto ad assumersi.
- 52 Da tutte le considerazioni che precedono risulta pertanto che le autorità nazionali competenti non sono tenute, nell'ambito di una procedura di gara, a compensare automaticamente, mediante un'indicizzazione regolare, tutti i costi sostenuti dal prestatore di un servizio di trasporto connessi all'esecuzione di un contratto di servizio pubblico, indipendentemente dal fatto che essi siano o meno sotto il suo controllo, affinché tale contratto gli procuri una compensazione adeguata.
- 53 In udienza, Dobeles e a. hanno certamente sostenuto, richiamando a tale proposito i dubbi espressi dal giudice del rinvio, come rammentati ai punti da 28 a 30 della presente sentenza, che la mancanza di un'indicizzazione regolare dei costi connessi all'esecuzione di un obbligo di servizio pubblico che sfuggono al controllo del prestatore di tale servizio pubblico potrebbe comportare che quest'ultimo non benefici di una compensazione adeguata, nel senso che l'importo di quest'ultima potrebbe divenire insufficiente, il che rischierebbe, come osservato al punto 2.4.8 degli orientamenti, di compromettere la sua sostenibilità finanziaria o la qualità del servizio fornito, o addirittura, già in fase di gara, di ridurre artificialmente il numero di offerenti.
- 54 A tale riguardo, occorre certamente rilevare che, in forza del principio di proporzionalità, che è un principio generale del diritto dell'Unione, sancito, per quanto riguarda le specifiche degli obblighi di servizio pubblico, all'articolo 2 *bis*, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1370/2007, al quale fa riferimento il giudice del rinvio nella sua questione, le autorità nazionali competenti non possono imporre ai prestatori di servizi di trasporto incaricati dell'assolvimento di tali obblighi condizioni, come quelle relative alle modalità della compensazione, che siano eccessive o irragionevoli.
- 55 Pertanto, conformemente a tale principio, l'importo della compensazione, come risulta dal punto 51 della presente sentenza, deve variare a seconda del rischio che il prestatore del servizio pubblico è disposto ad assumersi.
- 56 Tuttavia, l'assenza di un meccanismo di indicizzazione regolare dei costi non può, da sola, essere considerata costitutiva di una violazione del principio di proporzionalità. Infatti, come già rilevato al punto 50 della presente sentenza, quando un prestatore di servizi di trasporto decide di partecipare ad una siffatta procedura, esso stesso determina i termini della sua offerta. In particolare, è tenuto ad esaminare il livello di rischio che è disposto ad assumersi alla luce delle modalità di compensazione contenute nel contratto di servizio pubblico, segnatamente, l'assenza di un siffatto meccanismo. Pertanto, se un'autorità nazionale competente dovesse prevedere, nell'ambito di una procedura di gara, condizioni irragionevoli o eccessive alla luce dei rischi che il prestatore del servizio pubblico interessato dovrà assumersi, sarebbe poco probabile che le siano presentate offerte, con la conseguenza che tale autorità dovrebbe modificare dette condizioni al fine di renderle compatibili con il principio di proporzionalità.
- 57 Nel caso di specie, tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 86 delle sue conclusioni, non risulta che il capitolato d'oneri controverso contenesse siffatte condizioni irragionevoli o eccessive, essendo peraltro emerso in udienza che le autorità nazionali competenti hanno ricevuto un centinaio di offerte depositate da imprese di trasporto stabilite in diversi Stati membri, circostanza la cui verifica spetta al giudice del rinvio.
- 58 Quanto ai rischi di cui al punto 53 della presente sentenza, come confermato dalle indicazioni fornite dal giudice del rinvio di cui al punto 30 della presente sentenza, essi trovano la loro origine nell'eventualità che un prestatore di servizi di trasporto di passeggeri, nella speranza di aggiudicarsi l'appalto, proponga un prezzo contrattuale che non tenga sufficientemente conto di un futuro aumento dei costi. Orbene, l'eventualità che un prestatore di tali servizi proponga un prezzo implicante il rischio

di trovarsi nell'impossibilità di eseguire il contratto in maniera adeguata è insito in ogni gara d'appalto e può, a seconda delle circostanze del caso di specie, comportare l'applicazione, se del caso, di disposizioni del diritto dell'Unione che consentano alle autorità nazionali di escludere offerte anormalmente basse. Per contro, tale eventualità non giustifica che sia richiesto che i contratti di servizio pubblico conclusi dalle autorità nazionali competenti, nell'ambito di un appalto pubblico di servizi e in esito a una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, prevedano sempre un meccanismo di indicizzazione regolare che consenta, in modo automatico, di garantire una compensazione integrale di qualsiasi aumento dei costi connessi alla loro esecuzione, siano essi o meno sotto il controllo del prestatore.

59 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che il regolamento n. 1370/2007 dev'essere interpretato nel senso che non osta a un regime di compensazione che, nell'ambito di un appalto pubblico di servizi e in esito a una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, non impone alle autorità nazionali competenti di concedere a un prestatore di servizi di trasporto di passeggeri soggetto ad obblighi di servizio pubblico una compensazione integrale che copra, per mezzo di un'indicizzazione regolare, qualsiasi aumento dei costi connessi alla gestione e all'esercizio di tale servizio che sfuggono al suo controllo.

Sulle spese

60 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 (Quinta Sezione) dichiara:

Il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, come modificato dal regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016,

dev'essere interpretato nel senso che:

non osta a un regime di compensazione che, nell'ambito di un appalto pubblico di servizi e in esito a una gara d'appalto con procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, non impone alle autorità nazionali competenti di concedere a un prestatore di servizi di trasporto di passeggeri soggetto ad obblighi di servizio pubblico una compensazione integrale che copra, per mezzo di un'indicizzazione regolare, qualsiasi aumento dei costi connessi alla gestione e all'esercizio di tale servizio che sfuggono al suo controllo.

Firme

* Lingua processuale: il lettone.