

ORDINANZA DELLA CORTE (Decima Sezione)

20 giugno 2019 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Articolo 99 del regolamento di procedura della Corte – Regolamento (CE) n. 1370/2007 – Servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia – Articolo 5 – Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico – Articolo 5, paragrafo 2 – Aggiudicazione diretta – Nozione di “operatore interno” – Articolo 8, paragrafo 2 – Regime transitorio»

Nella causa C-322/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), con ordinanza del 19 aprile 2018, pervenuta in cancelleria il 14 maggio 2018, nel procedimento

Schiaffini Travel SpA

contro

Comune di Latina,

nei confronti di:

Cilia Italia Srl,

ATI costituita da Rossi Bus SpA e da Nuova Tesei Bus Srl,

Régie autonome des transports parisiens (RATP),

LA CORTE (Decima Sezione),

composta da C. Lycourgos, presidente di sezione, E. Juhász (relatore) e I. Jarukaitis, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l’avvocato generale, di statuire con ordinanza motivata, conformemente all’articolo 99 del regolamento di procedura della Corte,

ha emesso la seguente

Ordinanza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione delle disposizioni 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).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra la Schiaffini Travel SpA (in prosieguo: la «Schiaffini») e il Comune di Latina (Italia) in merito all’ammissione del raggruppamento temporaneo di imprese Cilia a partecipare alla procedura di gara aperta, avviata dal Comune di Latina ai fini dell’aggiudicazione di un contratto di concessione di servizio pubblico di trasporto locale sul suo territorio.

Contesto normativo

3 Il considerando 31 del regolamento n. 1370/2007 così recita:

«Considerato che le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico avranno bisogno di tempo per adeguarsi alle disposizioni del presente regolamento, è opportuno definire regimi transitori. In vista della graduale aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico in linea con il presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero presentare alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio. Sulla base di tali relazioni la Commissione può proporre opportune misure».

4 L'articolo 2 di tale regolamento, intitolato «Definizioni», dispone quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) “trasporto pubblico di passeggeri”: i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa;
- b) “autorità competente”: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- c) “autorità competente a livello locale”: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;

(...)

- h) “aggiudicazione diretta”: l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara;
- j) “operatore interno”: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

(...))».

5 Ai sensi dell'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico»:

«1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

2. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto

proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;

- b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;
- c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;
- d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

(...)

3. L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

(...))».

6 L'articolo 8 di tale regolamento, intitolato «Transizione», così dispone:

«1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive [2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU 2004, L 134, pag. 1)] o [2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU 2004, L 134, pag. 114)] per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo non si applicano.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione graduale di contratti di servizio pubblico conformemente all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione può proporre loro misure appropriate.

(...))».

- 7 Ai sensi dell'articolo 12 del regolamento n. 1370/2007, quest'ultimo è entrato in vigore il 3 dicembre 2009.
- 8 Il regolamento n. 1370/2007 è stato modificato dal regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016 (GU 2016, L 354, pag. 22), il quale, ai sensi del suo articolo 2, è entrato in vigore il 24 dicembre 2017. Tuttavia, alla data dei fatti di cui al procedimento principale, le modifiche apportate al regolamento n. 1370/2007 dal regolamento 2016/2338 non erano ancora applicabili.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 9 Il Comune di Latina, con bando pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 26 maggio 2017, ha avviato una procedura per l'aggiudicazione del servizio pubblico di trasporto locale sul suo territorio.
- 10 La Schiaffini, che ha partecipato a tale procedura, contesta l'ammissione a partecipare alla medesima che è stata concessa al raggruppamento temporaneo di imprese Cilia, costituito dalla Cilia Italia Srl, dalla Cialone tour SpA e dalla SAC Mobilità Srl, a causa della situazione della Cilia Italia.
- 11 La Schiaffini deduce, da un lato, che la Cilia Italia è controllata dalla RATP Dev Italia Srl, che deterrebbe la maggioranza assoluta delle quote sociali di tale società, e, dall'altro, che la RATP Dev Italia è a sua volta interamente controllata dalla Régie autonome des transports parisiens (RATP). Orbene, secondo la Schiaffini, la RATP è un ente pubblico creato e controllato dallo Stato francese, il quale le ha affidato la gestione del trasporto dei viaggiatori nella regione Île-de-France (Francia), con atto legislativo del 21 marzo 1948. La data di scadenza del contratto sarebbe stata fissata unilateralmente dallo Stato francese al 31 dicembre 2039.
- 12 La Schiaffini sostiene che l'ammissione del raggruppamento temporaneo di imprese Cilia a partecipare alla procedura di aggiudicazione di cui trattasi viola l'articolo 2, lettera j), e l'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e d), del regolamento n. 1370/2007.
- 13 Secondo tale società, la RATP, tenuto conto del contratto di servizi pubblici di trasporto che le è stato aggiudicato in Francia, deve essere qualificata come «operatore interno», ai sensi delle suddette disposizioni. In tale qualità, la RATP, al pari degli enti su cui esercita un'influenza, tra i quali figura la Cilia Italia, non potrebbe partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi pubblici di trasporto di passeggeri al di fuori del territorio della regione Île-de-France.
- 14 Il giudice del rinvio indica, in particolare, che ritiene necessario sottoporre alla Corte una domanda di pronuncia pregiudiziale affinché siano pronunciate decisioni analoghe nella presente causa e nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 21 marzo 2019, *Mobit e Autolinee Toscane* (C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237), dal momento che le questioni sollevate in queste due cause sono identiche.
- 15 In particolare, tale giudice rileva che la linea argomentativa seguita dalla Schiaffini, secondo cui la RATP deve essere considerata un «operatore interno» ai sensi del regolamento n. 1370/2007, è contestabile. Esso ritiene che si debba anzitutto precisare se il divieto di partecipare a gare di appalto extra moenia, previsto all'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e d), del regolamento n. 1370/2007, sia immediatamente applicabile nel procedimento pendente dinanzi a esso o se debba essere differito, in forza dell'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento, fino alla scadenza, il 3 dicembre 2019, del periodo transitorio di dieci anni decorrente dall'entrata in vigore di quest'ultima disposizione.
- 16 Detto giudice sottolinea che, se l'argomento della Schiaffini fosse confermato dall'interpretazione fornita dalla Corte, sarebbe tenuto a dichiarare che la Cilia Italia non aveva diritto di partecipare a procedure di aggiudicazione di concessioni di servizi pubblici come quelle di cui trattasi dinanzi a esso.

- 17 Il giudice del rinvio constata di essere investito di una controversia in cui sono in discussione disposizioni del diritto dell'Unione aventi effetto diretto, sulla cui interpretazione esso si interroga e a fronte delle quali non vi sono disposizioni nazionali da disapplicare.
- 18 In simili circostanze, ritenendo che la soluzione della controversia di cui è adito richiede l'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 1370/2007, il Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia) ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se l'articolo 5, par. 2 del regolamento CE n. 1370/2007 (in particolar modo per quanto concerne il divieto – di cui alle lettere “b” e “d” [di tale disposizione] – per un operatore interno, di partecipare a gare extra moenia), debba o meno trovare applicazione anche agli affidamenti aggiudicati in epoca precedente all'entrata in vigore del medesimo regolamento;
 - 2) Se sia astrattamente riconducibile alla qualifica di “operatore interno” – ai sensi del medesimo regolamento ed in eventuale analogia di ratio con la giurisprudenza formatasi sull'istituto dell'in house providing – una persona giuridica di diritto pubblico titolare di affidamento diretto del servizio di trasporto locale ad opera dell'Autorità statale, laddove la prima sia direttamente collegata alla seconda sotto il profilo organizzativo e di controllo ed il cui capitale sociale sia detenuto dallo Stato medesimo (integralmente o pro quota, in tal caso unitamente ad altri enti pubblici);
 - 3) Se, a fronte di un affidamento diretto di servizi ricadenti nell'ambito di disciplina del regolamento (CE) n. 1370/2007, il fatto che, successivamente all'affidamento, l'Autorità statale di cui si è detto istituisca un ente pubblico amministrativo dotato di poteri organizzativi sui servizi in questione (rimanendo peraltro in capo allo Stato l'esclusivo potere di disporre del titolo concessorio) – ente che non esercita alcun “controllo analogo” sull'affidatario diretto dei servizi – sia o meno una circostanza idonea a sottrarre l'affidamento in questione al regime dell'articolo 5, par. 2, [di tale] regolamento;
 - 4) Se l'originaria scadenza di un affidamento diretto oltre il termine trentennale del 3 dicembre 2039 (termine decorrente dalla data di entrata in vigore del regolamento CE [n.] 1370/2007) comporti comunque la non conformità dell'affidamento ai principi di cui al combinato disposto degli articoli 5 ed 8, par. 3 del medesimo regolamento, ovvero se detta irregolarità debba considerarsi automaticamente sanata, ad ogni fine giuridico, per implicita riduzione ex lege (articolo 8, par. 3 cpv) a tale termine trentennale».

Procedimento dinanzi alla Corte

- 19 Il giudice del rinvio ha chiesto alla Corte di sottoporre la presente causa al procedimento accelerato previsto all'articolo 105 del regolamento di procedura della Corte.
- 20 A sostegno della sua domanda, tale giudice ha indicato sostanzialmente che, in attesa di una decisione sull'ammissibilità delle offerte e dei partecipanti alla procedura di gara in questione, l'amministrazione aggiudicatrice è stata costretta, al fine di assicurare la continuità del servizio pubblico di trasporto, a ricorrere ad accordi con il precedente gestore di tale servizio che possono non essere compatibili con la durata della proroga di un contratto di servizio pubblico con misura d'urgenza prevista all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento n. 1370/2007.
- 21 La circostanza che il giudice del rinvio sia tenuto a fare tutto il possibile per garantire un regolamento rapido del procedimento principale non può, tuttavia, essere sufficiente di per sé a giustificare il ricorso a un procedimento accelerato (ordinanza del presidente della Corte del 23 dicembre 2015, Vilkas, C-640/15, non pubblicata, EU:C:2015:862, punto 8 e giurisprudenza ivi citata).
- 22 In simili circostanze, non è accolta la domanda del giudice del rinvio di sottoporre la presente causa a procedimento accelerato.

Sulle questioni pregiudiziali

- 23 In forza dell'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte, quando la risposta a una questione pregiudiziale può essere chiaramente desunta dalla giurisprudenza o quando la risposta alla questione pregiudiziale non dà adito a nessun ragionevole dubbio, la Corte, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata.
- 24 Tale norma deve essere applicata nel caso di specie.
- 25 Dall'ordinanza di rinvio risulta che il procedimento principale riguarda una procedura che il Comune di Latina ha avviato, con un bando pubblicato il 26 maggio 2017, al fine di assicurare il servizio di trasporto pubblico locale sul suo territorio.
- 26 Risulta altresì da tale ordinanza di rinvio che, sebbene il Comune di Latina e la Cilia Italia contestino, fondandosi sull'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, l'applicabilità nel caso di specie dell'articolo 5, paragrafi da 2 a 6, di detto regolamento, in quanto la procedura di cui al procedimento principale non sarebbe diretta ad aggiudicare una concessione di servizio pubblico, il giudice del rinvio, che è il solo competente a valutare i fatti della controversia di cui è investito, descrive tuttavia la suddetta procedura come diretta ad aggiudicare una siffatta concessione di servizio pubblico.
- 27 Occorre pertanto esaminare la domanda di pronuncia pregiudiziale considerando che la procedura di cui al procedimento principale rientra nell'ambito di applicazione *ratione materiae* dell'articolo 5 del regolamento n. 1370/2007, circostanza che spetta tuttavia al giudice del rinvio verificare.
- 28 Le questioni sollevate dal giudice del rinvio si basano sulle premesse secondo cui la RATP ha potuto beneficiare di un'aggiudicazione diretta e la Cilia Italia è controllata dalla RATP, circostanze che, se fossero confermate, potrebbero eventualmente rimettere in discussione la legittimità dell'ammissione del raggruppamento temporaneo di imprese di cui la Clia Italia fa parte, alla procedura di cui trattasi, sulla base dell'articolo 5, paragrafo 2, lettere b) e d), del regolamento n. 1370/2007. Il giudice del rinvio si interroga quindi sull'applicabilità dell'articolo 5 di tale regolamento a una procedura aperta finalizzata all'attribuzione di una concessione di servizi pubblici come quella di cui al procedimento principale.
- 29 A tale riguardo, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una soluzione utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è stato investito. In tale prospettiva, spetta alla Corte, se necessario, riformulare le questioni che le sono sottoposte. Inoltre, la Corte può essere indotta a prendere in considerazione norme del diritto dell'Unione alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nella questione pregiudiziale (sentenza del 1° febbraio 2017, Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).
- 30 Nel contesto della presente causa, si pone una questione preliminare alle questioni formulate dal giudice del rinvio, vale a dire quella dell'applicabilità *ratione temporis* dell'articolo 5 del regolamento n. 1370/2007, al fine di constatare se un'autorità locale competente, come il Comune di Latina, il quale, in data 26 maggio 2017, ha avviato un procedimento di aggiudicazione di un contratto di concessione di servizio pubblico di trasporto locale sul suo territorio, fosse o meno tenuta a conformarsi a detto articolo. La risposta a tale questione presuppone l'esame dell'applicabilità del regime transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 1370/2007.
- 31 In forza del suo articolo 12, il regolamento n. 1370/2007 è entrato in vigore il 3 dicembre 2009, vale a dire una data precedente a quella dell'avvio della suddetta procedura da parte del Comune di Latina.
- 32 Tuttavia, l'articolo 8 di detto regolamento, intitolato «Transizione», prevede, al paragrafo 2, primo comma, che l'aggiudicazione di contratti di servizi pubblici di trasporto su strada si conforma all'articolo 5 del medesimo regolamento a decorrere dal 3 dicembre 2019.

- 33 Dalla formulazione chiara dell'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 1370/2007 emerge che questa disposizione stabilisce un periodo transitorio di dieci anni, che inizia a decorrere dalla data di entrata in vigore di tale regolamento fino al 2 dicembre 2019, nel corso del quale le autorità competenti degli Stati membri, quando procedono all'aggiudicazione di un contratto di concessione di servizi pubblici di trasporto su strada, non sono ancora tenute a conformarsi all'articolo 5 di detto regolamento (sentenza del 21 marzo 2019, Mobit e Autolinee Toscane, C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, punto 39).
- 34 Pertanto, una decisione di aggiudicazione definitiva può essere adottata da un'autorità competente, nel corso di tale periodo transitorio, senza dover rispettare le norme di cui all'articolo 5 del regolamento n. 1370/2007 (sentenza del 21 marzo 2019, Mobit e Autolinee Toscane, C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, punto 40).
- 35 Tale interpretazione è corroborata dal considerando 31 di detto regolamento, da cui risulta chiaramente che il legislatore dell'Unione ha sostenuto l'opportunità di prevedere regimi transitori poiché le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico hanno bisogno di tempo per adeguarsi alle disposizioni del regolamento n. 1370/2007 dopo la sua entrata in vigore (v., in tal senso, sentenza del 21 marzo 2019, Mobit e Autolinee Toscane, C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, punto 41).
- 36 Peraltro la Corte ha precisato che il suddetto regime transitorio riguarda effettivamente l'insieme delle disposizioni dell'articolo 5 del regolamento medesimo (sentenza del 21 marzo 2019, Mobit e Autolinee Toscane, C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, punto 45).
- 37 In simili condizioni, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 5 e l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007 devono essere interpretati nel senso che l'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento non si applica a una procedura aperta finalizzata all'aggiudicazione di un contratto di concessione di servizio pubblico di trasporto locale che si svolge prima del 3 dicembre 2019.

Sulle spese

- 38 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi, la Corte (Decima Sezione) così provvede:

L'articolo 5 e l'articolo 8, 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, devono essere interpretati nel senso che l'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento non si applica a una procedura aperta finalizzata all'aggiudicazione di un contratto di concessione di servizio pubblico di trasporto locale che si svolge prima del 3 dicembre 2019.

Lussemburgo, 20 giugno 2019

Il cancelliere

Il presidente della Decima
Sezione

* Lingua processuale: l'italiano.