

SINTESI DEL QUADRO NORMATIVO VIGENTE IN MATERIA DI

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'EVOLUZIONE STORICA

Successivamente alla entrata in vigore del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, molteplici sono stati i provvedimenti succedutisi allo scopo (mal riuscito) di disciplinare, in chiave competitiva il settore del TPL.

Le numerose proroghe intervenute rispetto all'originario termine del 31 dicembre 2003 entro cui, in base al suddetto Decreto legislativo, era necessario ricorrere alle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio, hanno ceduto il passo ad un provvedimento normativo (l'art. 23bis, D.l. 25 giugno 2008, n. 112 ⁽¹⁾, in materia di "Servizi pubblici locali di rilevanza economica") che, nel prevedere ulteriori forme di affidamento del servizio (la gara a doppio oggetto e la gestione c.d. *in house*), è stato poi abrogato a seguito del referendum popolare tenutosi in data 12 e 13 giugno 2011 ⁽²⁾.

Il successivo art. 4, D.l. 13 agosto 2011, n. 138 ⁽³⁾, elaborato al fine di colmare la lacuna normativa determinatasi a seguito della abrogazione dell'art. 23bis, D.l. n. 112/2008, è stato poi dichiarato, a meno di un anno di distanza dalla propria emanazione, costituzionalmente illegittimo ⁽⁴⁾ per ritenuta violazione dell'art. 75 Cost.

IL QUADRO NORMATIVO VIGENTE

Allo stato attuale sono numerosi i provvedimenti legislativi finalizzati alla disciplina del settore del trasporto pubblico locale, anche nel più ampio contesto dei

⁽¹⁾ Si tratta del D.l. 25 giugno 2008, n. 112 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 6 agosto 2008, n. 133), in materia di "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria".

⁽²⁾ Nella specie, v. D.P.R. 18 luglio 2011, n. 113, recante "Abrogazione, a seguito di referendum popolare, dell'articolo 23-bis del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, e successive modificazioni, nel testo risultante a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 325 del 2010, in materia di modalità di affidamento e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica".

⁽³⁾ D.l. 13 agosto 2011, n. 138 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 14 settembre 2011, n. 148), avente ad oggetto "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo".

⁽⁴⁾ Abrogazione intervenuta ad opera della sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20 luglio 2012.

servizi pubblici locali di rilevanza economica. In particolare, il quadro normativo risulta costituito da:

- ✓ D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 (nelle parti non contrastanti con le norme statali successive e su cui non siano intervenute singole leggi regionali)
- ✓ Leggi regionali di settore
- ✓ Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾
- ✓ Art. 1, comma 300, Legge 24 dicembre 2007, n. 244 ⁽⁷⁾, istitutivo, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale ⁽⁸⁾ con il compito di “[...] *creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma*” e di “*presenta[re] annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale*”;

⁽⁵⁾ Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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. Si precisa che nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 92/1 del 29 marzo 2014 è stata pubblicata la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 (2014/C 92/01). Si segnala, poi, che il 30 gennaio 2013 la Commissione europea ha presentato la Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013) 28 final).

⁽⁶⁾ Il Reg. (CE) n. 1370/2007, tra l'altro, contempla modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico di passeggeri differenti ed ulteriori rispetto alla procedura di gara, segnatamente rappresentate dalla facoltà, per le “*autorità competenti a livello locale*”, 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*” (art. 5.2.). L'operatività di detta norma appare, tuttavia, subordinata alla condizione che ciò “*non sia vietato dalla legislazione nazionale*” (art. 5.2.). Sotto il profilo da ultimo considerato assume specifico rilievo la Legge 23 luglio 2009, n. 99, in tema di “*Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia*”, la quale rende espressamente applicabile nel nostro ordinamento giuridico (anche) l'art. 5.2. del Reg. (CE) n. 1370/2007 e, pertanto, le modalità di affidamento del servizio nella stessa previste. In particolare, l'art. 61 della Legge n. 99/2009 è chiaro nel disporre che, “*al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. [...]*”.

⁽⁷⁾ Legge recante “*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)*”.

⁽⁸⁾ Si precisa che tutta la documentazione relativa alla istituzione ed al funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale è consultabile all'indirizzo <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2915>

✓ l'art. 16-bis del D.l. 6 luglio 2012, n. 95 ⁽⁹⁾, istitutivo, “a decorrere dall'anno 2013”, del “Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario”;

✓ l'art. 34, comma 20, D.l. 18 ottobre 2012, n. 179 ⁽¹⁰⁾, relativo all'iter da seguire ai fini dell'affidamento del servizio (anche) di trasporto pubblico locale. In particolare, tale stabilisce che “per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”.

✓ l'art. 3bis, D.l. n. 138/2011, che ha imposto la definizione del perimetro degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali e omogenei ove organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, istituendo o designando i relativi enti di governo.

✓ l'art. 37, D.l. n. 201/2011, che stabilisce i compiti della Autorità di regolazione dei trasporti ⁽¹¹⁾. Si segnala come la predetta Autorità abbia

⁽⁹⁾ D.l. 6 luglio 2012, n. 95 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 7 agosto 2012, n. 135), contenente “Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario”.

⁽¹⁰⁾ D.l. 18 ottobre 2012, n. 179 (decreto convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 17 dicembre 2012, n. 221), contenente “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”.

⁽¹¹⁾ L'art. 37, comma 2, D.l. 6 dicembre 2011, n. 201 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 22 dicembre 2011, n. 214), recante “Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici”, prevede che “L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte

pubblicato sul proprio sito *internet* un documento di “*Consultazione sulle questioni regolatorie sulle procedure di gara per l’affidamento in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale*” ⁽¹²⁾ al precipuo scopo di stimolare l’acquisizione, da parte di tutti i soggetti interessati, di osservazioni scritte sul tema (Comunicato n. 38 del 3 luglio 2014) ⁽¹³⁾. Entro il termine stabilito (5 agosto 2014) sono pervenute all’Autorità di Regolazione dei Trasporti numerose osservazioni scritte (nel numero di 24), sempre consultabili *online*. Detta attività appare collegata alla specifica competenza assegnata a detta Autorità con riferimento alla definizione degli “*schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*” e, in relazione ai servizi di trasporto ferroviario regionale,

dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’equilibrio economico delle imprese regolate, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire gli schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l’Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l’accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all’impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall’aggiudicazione definitiva, per l’acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio;

[...]

l) l’Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all’effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all’articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L’ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell’Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee [...].”

⁽¹²⁾ Il Documento di consultazione, unitamente alle osservazioni scritte pervenute all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, sono consultabili all’indirizzo <http://www.autorita-trasporti.it/consultazione-sulle-questioni-regolatorie-relative-allassegnazione-in-esclusiva-dei-servizi-di-trasporto-pubblico-locale/>

⁽¹³⁾ Si precisa che il contenuto del Comunicato n. 38 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti è pubblicato sul sito *internet* <http://www.autorita-trasporti.it/comunicato-n-38/>

all'attività di “*verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti*” (art. 37, comma 2, lett. f), D.l. n. 201/2011) ⁽¹⁴⁾.

- ✓ Il comma 21 del già menzionato art. 34, D.l. n. 179/2012 dispone che “*gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20 [...]*”. La norma da ultimo menzionata ha formato oggetto di un successivo intervento normativo per effetto dell'art. 13, primo comma, D.l. n. 150/2013, secondo cui, “*in deroga a quanto previsto dall'articolo 34, comma 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, [...] al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento pubblicando la relazione di cui al comma 20 del medesimo articolo, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014*” ⁽¹⁵⁾.
- ✓ l'art. 13, comma 25bis, D.l. 23 dicembre 2013, n. 145, “*gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza*

⁽¹⁴⁾ Si precisa che la Delibera n. 6/2014 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (“Indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri”) è consultabile all'indirizzo <http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2014/01/Delibera-n.-6-2014-Indagine-conoscitiva-servizi-trasporto-passeggeri.pdf>

⁽¹⁵⁾ D.l. 30 dicembre 2013, n. 150 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 27 febbraio 2014, n. 15), recante “*Proroga di termini previsti da disposizioni legislative*”.

pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio” ⁽¹⁶⁾.

- ✓ la Legge 27 dicembre 2013, n. 147, recante “*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)*”. In particolare, in un’ottica di risanamento finanziario delle società partecipate che svolgono attività di gestione del servizio (anche) di trasporto pubblico locale, l’art. 1, comma 551, L. n. 147/2013, dispone che “*nel caso in cui i soggetti di cui al comma 550 [ossia le aziende speciali, le istituzioni e le società partecipate dalle Pubbliche Amministrazioni locali] presentino un risultato di esercizio o saldo finanziario negativo, le pubbliche amministrazioni locali partecipanti accantonano nell’anno successivo in apposito fondo vincolato un importo pari al risultato negativo non immediatamente ripianato, in misura proporzionale alla quota di partecipazione*” ⁽¹⁷⁾.
- ✓ L’art. 23, D.l. 24 aprile 2014, n. 66 ⁽¹⁸⁾, sempre sul tema delle società partecipate, dispone che “[...] *il Commissario straordinario [...], entro il 31 luglio 2014 predisporre, anche ai fini di una loro valorizzazione industriale, un programma di razionalizzazione delle aziende speciali, delle istituzioni e delle società direttamente o indirettamente controllate dalle amministrazioni locali [...], individuando in particolare specifiche*

⁽¹⁶⁾ D.l. 23 dicembre 2013, n. 145 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, L. 21 febbraio 2014, n. 9), in tema di “*Interventi urgenti di avvio del piano “Destinazione Italia”, per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l’internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015*”.

⁽¹⁷⁾ La gradualità circa l’applicazione della disciplina prevista dal comma 551 è ravvisabile nell’ambito del successivo comma 552, a tenore del quale “*gli accantonamenti di cui al comma 551 si applicano a decorrere dall’anno 2015. In sede di prima applicazione, per gli anni 2015, 2016 e 2017: a) l’ente partecipante di soggetti che hanno registrato nel triennio 2011-2013 un risultato medio negativo accantona, in proporzione alla quota di partecipazione, una somma pari alla differenza tra il risultato conseguito nell’esercizio precedente e il risultato medio 2011-2013 migliorato, rispettivamente, del 25 per cento per il 2014, del 50 per cento per il 2015 e del 75 per cento per il 2016. Qualora il risultato negativo sia peggiore di quello medio registrato nel triennio 2011-2013, l’accantonamento è operato nella misura indicata dalla lettera b); b) l’ente partecipante di soggetti che hanno registrato nel triennio 2011-2013 un risultato medio non negativo accantona, in misura proporzionale alla quota di partecipazione, una somma pari al 25 per cento per il 2015, al 50 per cento per il 2016 e al 75 per cento per il 2017 del risultato negativo conseguito nell’esercizio precedente*”.

⁽¹⁸⁾ D.l. 24 aprile 2014, n. 66 (decreto convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, L. 23 giugno 2014, n. 89), avente ad oggetto “*Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale*”.

misure: a) per la liquidazione o trasformazione per fusione o incorporazione degli organismi sopra indicati, in funzione delle dimensioni e degli ambiti ottimali per lo svolgimento delle rispettive attività; b) per l'efficientamento della loro gestione, anche attraverso la comparazione con altri operatori che operano a livello nazionale e internazionale; c) per la cessione di rami d'azienda o anche di personale ad altre società anche a capitale privato con il trasferimento di funzioni e attività di servizi.

1-bis. Il programma di cui al comma 1 è reso operativo e vincolante per gli enti locali, anche ai fini di una sua traduzione nel patto di stabilità e crescita interno, nel disegno di legge di stabilità per il 2015” (19).

RECENTI INTERVENTI DELLA GIURISPRUDENZA

A talune delle incertezze originate dai frammentari interventi del legislatore a proposito della individuazione delle specifiche modalità di affidamento del servizio concretamente adottabili da parte dell'ente affidante si è recentemente (e parzialmente) ovviato a cura della giurisprudenza amministrativa.

In particolare, degna di nota è la recentissima sentenza n. 4599 del 10 settembre 2014 con cui il Consiglio di Stato ha precisato che “*per effetto* [della pronuncia della Corte Costituzionale n. 199/2012], i servizi pubblici locali di rilevanza economica possono in definitiva essere gestiti indifferentemente mediante il mercato (ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario) ovvero attraverso il c.d. partenariato pubblico - privato (ossia per mezzo di una società mista e quindi con una 'gara a doppio oggetto' per la scelta del socio o poi per la gestione del servizio), ovvero attraverso l'affidamento diretto, in house, senza previa gara, ad un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma ne che sostituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo (sulla società affidataria) 'analogo' (a quello che l'ente affidante esercita sui propri servizi) e della realizzazione, da parte della società

(19) Si precisa che il “*Programma di razionalizzazione delle partecipate locali*” è consultabile all'indirizzo http://revisionedellaspesa.gov.it/documenti/Programma_partecipate_locali_master_copy.pdf

affidataria, della parte più importante della sua attività con l'ente o gli enti che la controllano. L'affidamento diretto, in house - lungi dal configurarsi pertanto come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locale - costituisce invece una delle (tre) normali forme organizzative delle stesse, con la conseguenza che la decisione di un ente in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto, in house (sempre che ne ricorrano tutti i requisiti così come sopra ricordati e delineatisi per effetto della normativa comunitaria e della relativa giurisprudenza), costituisce frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere adeguatamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge al sindacato di legittimità del giudice amministrativo, salvo che non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà ovvero non sia fondata su di un altrettanto macroscopico travisamento dei fatti (Cons. St., sez. V, 30 settembre 2013, n. 4832; sez. VI, 11 febbraio 2013, n. 762)” (20).

(20) Sul punto deve segnalarsi che l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con proprio parere AS1095 del 7 novembre 2013, aveva già avuto modo di precisare che l'affidamento del servizio deve rispondere ad “[...] una delle due modalità concesse dal quadro normativo, vale a dire a) procedura competitiva ad evidenza pubblica, in applicazione dell’art. 5, par. 3 del Regolamento e dell’art. 18 del Decreto Legislativo n. 422/97 (per la sola aggiudicazione del servizio o per la selezione del socio privato [...]) oppure b) affidamento in house, in applicazione dell’art. 5, par. 2 del Regolamento n. 1370/2007, per effetto dei rinvii contenuti nell’art. 61 della Legge n. 99/09, nell’art. 4-bis del D.L. n.78/09 e, da ultimo, nell’art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12”. Nel medesimo parere è stato, poi, evidenziato che “[...] l'affidamento diretto del servizio alle società miste è consentito nella misura sia contestualmente indetta una gara cd. “a doppio oggetto” per la scelta del socio privato, ossia nell’ambito della quale tale socio è un partner «industriale» e non meramente «finanziario»”.