



SPORT

L'Autorità è anche intervenuta nel settore dello sport, con riferimento alla tematica del vincolo sportivo, mediante una segnalazione ([AS1900](#)) nella quale ha formulato - in vista della conversione in legge del d.l. 75/2023 - alcune considerazioni in merito alle criticità concorrenziali derivanti dall'art. 41 del medesimo decreto legge, rubricato "Disposizioni urgenti in materia di vincolo sportivo". Più precisamente, l'articolo *de quo*, escludendo l'applicazione della norma (art. 31, comma 1, del d.lgs. 36/2021) che prevedeva l'abolizione del vincolo sportivo a partire dal 1° luglio 2023, riconosce, al contrario, in capo alle Federazioni sportive nazionali e alle Discipline sportive associate la possibilità di prevedere, per gli atleti praticanti discipline sportive dilettantistiche, un tesseramento soggetto a vincolo per una durata massima di due anni. Nella segnalazione, l'Autorità, in linea con i propri precedenti interventi in materia, ha sottolineato come la disposizione in oggetto, nella misura in cui dispone la permanenza del vincolo sportivo, generi una distorsione della concorrenza tra società sportive a detrimento degli atleti che vedrebbero significativamente ridotta la loro autonomia contrattuale, nonché le loro scelte di formazione, con evidenti ricadute negative in danno del modello sportivo nazionale ed europeo.



ATTIVITÀ DI NOLEGGIO SENZA CONDUCENTE

Nel novembre 2023 l'Autorità ha deliberato un parere ([AS1928](#)) sul regolamento comunale del Comune di Bagnoli Irpino disciplinante l'attività di noleggio senza conducente di veicoli vari, in cui sono state espresse considerazioni critiche in merito alle disposizioni relative alle distanze minime per le attività di noleggio di veicoli senza conducente, alle restrizioni quantitative del numero massimo dei veicoli utilizzabili per le sole nuove attività di noleggio, nonché a quelle afferenti al noleggio di quadricicli a motore (consentito esclusivamente

per escursioni guidate effettuate da specifici soggetti individuati). L'Autorità ha rilevato come ciascuna delle richiamate disposizioni introduca limiti ingiustificati all'esercizio dell'attività di noleggio, in contrasto con i principi a tutela della concorrenza, e ne ha auspicato pertanto la modifica.

PRINCIPI IN MATERIA DI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Nella prima fase di applicazione della nuova disciplina in materia di servizi pubblici locali, dettata dal d.lgs. 201/2022, l'Autorità è intervenuta in diverse occasioni - soprattutto nei confronti di affidamenti *in house* di alcuni servizi rilevanti per tipologia, valore dell'affidamento e bacino di utenza interessato - attraverso l'adozione di pareri ex art. 21-bis e di segnalazioni ex art. 21 della l. 287/1990.

In particolare, nel settore dei rifiuti, meritevoli di essere richiamati sono gli interventi volti a censurare le delibere di affidamento *in house* di servizi di gestione dei rifiuti urbani caratterizzati da rilevanti inefficienze e irregolarità nella Regione Campania ([AS1909](#), [AS1897](#), [AS1898](#), [AS1899](#), [AS1918](#)), nonché nella Regione Piemonte ([AS1915](#) e [AS1925](#)) e nella Regione Liguria ([AS1929](#)).

In sintesi, è stata contestata la legittimità delle deliberazioni di costituzione di società, di acquisto di partecipazioni o di mantenimento di partecipazioni da parte degli Enti d'Ambito in società affidatarie *in house* del servizio di gestione dei rifiuti urbani per alcune o tutte le seguenti ragioni: *i*) in virtù della decisione degli Enti d'Ambito di partecipare al capitale sociale del soggetto incaricato della gestione di un servizio pubblico locale a rete; *ii*) per la significativa carenza di motivazione analitica circa la forma di affidamento scelta e le ragioni del mancato ricorso al mercato; *iii*) per la carenza di evidenze circa la proporzionalità della durata dell'affidamento; *iv*) per l'insussistenza del requisito del controllo analogo sulla società *in house*. Con particolare riguardo alle ragioni circa il mancato ricorso al mercato, è stata contestata l'inadeguatezza delle motivazioni adottate dagli Enti a soddisfare l'obbligo di motivazione qualificata previsto dalla normativa a giustificazione della scelta della forma

di affidamento *in house*. In particolare, l'Autorità ha ritenuto che le analisi S.W.O.T. (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*), fornite spesso come principale, se non unico, strumento argomentativo a supporto della scelta compiuta, descrivessero in modo generico e non circostanziato le caratteristiche di ognuna delle possibili modalità alternative di affidamento (con gara, con società mista o *in house*), finendo così per fornire una giustificazione della superiorità dell'*in house* aprioristica in quanto priva di riferimenti al caso concreto. In aggiunta, le suddette analisi S.W.O.T. – per loro natura discrezionali in quanto strumenti qualitativi di analisi – presentavano anche elementi di confronto e ponderazione tra le diverse alternative non condivisibili poiché sbilanciati a favore dell'*in house*. Infine, si è contestata la carenza e inadeguatezza della descrizione dei numerosi elementi economico-finanziari – previsti dal d.lgs. 201/2022 – a supportare l'eventuale convenienza economica dell'affidamento rispetto al ricorso al mercato.

Nel settore del servizio idrico integrato, l'Autorità ha adottato due pareri ai sensi dell'art. 21-bis in relazione agli affidamenti *in house* disposti dall'Ente Idrico Campano, rispettivamente, nel territorio del Distretto di Napoli Nord ([AS1895](#)) e in quello di Caserta ([AS1939](#)). Nel primo parere, l'Autorità ha ritenuto che l'Ente Idrico Campano, nella propria delibera di affidamento, non avesse ottemperato agli obblighi motivazionali previsti dalla normativa vigente *ratione temporis* (art. 192, comma 2, del d.lgs. 50/2016 e art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012), deliberando il ricorso a una forma di gestione del servizio idrico interamente pubblicistica, senza compiere alcuna valutazione circa la convenienza e la congruità della scelta dell'affidamento *in house* rispetto ai modelli alternativi riconosciuti dall'ordinamento. Nel secondo parere, l'Autorità ha sottolineato la carenza di motivazione relativa alle ragioni del mancato ricorso al mercato, con particolare riferimento alle considerazioni circa la capacità della società *in house* affidataria di garantire gli obiettivi di qualità del servizio previsti nel preliminare di Piano d'Ambito, anche tenuto conto dei risultati peggiori di gestione e dell'importante

ampliamento della scala delle operazioni previsto ogni anno fino alla scadenza dell'affidamento.

Nel settore del trasporto pubblico locale l'Autorità ha adottato tre pareri motivati ai sensi dell'art. 21-bis e una segnalazione ai sensi dell'art. 21.

Due dei tre pareri motivati, indirizzati a Roma Capitale, hanno avuto ad oggetto, rispettivamente, la proroga al 31 dicembre 2023 dell'affidamento *in house* del servizio di trasporto pubblico locale e dei servizi complementari alla società ATAC S.p.A. ([AS1910](#)) e la delibera di approvazione della relazione sulla scelta di affidamento *in house* del servizio di trasporto pubblico locale non periferico, per il periodo 2024-2027, sempre alla società ATAC S.p.A. ([AS1936](#)).

Nel primo caso, l'Autorità ha evidenziato come la deliberazione di proroga dell'affidamento fosse priva di copertura normativa e in contrasto con la disciplina di cui al d.lgs. 201/2022, con il regolamento (CE) 1370/2007 e con gli artt. 49 e 56 del TFUE, in quanto idonea a ritardare e ostacolare ingiustificatamente l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel territorio di Roma Capitale tramite una procedura conforme alla normativa vigente e ai principi concorrenziali in essa contenuti. Nel secondo, invece, sono state contestate le valutazioni svolte dall'Ente a supporto della decisione di affidare nuovamente ad ATAC S.p.A. i servizi di trasporto pubblico locale, in quanto ritenute insufficienti e inadeguate ad assolvere agli oneri istruttori e motivazionali richiesti dall'art. 14, commi 2 e 3, del d.lgs. 201/2022, sia con riguardo agli aspetti quantitativi e qualitativi dell'offerta, sia in merito alle ragioni economico-finanziarie dell'affidamento *in house*, anche tenuto conto dei risultati delle precedenti gestioni da parte del medesimo operatore. L'Autorità ha, dunque, auspicato che Roma Capitale valutasse la possibilità di una iniziale e quantomeno graduale apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico locale non periferico, per esempio, attraverso una divisione in lotti opportunamente individuati e costituiti da sub-aree del territorio cittadino, nell'ambito di un piano programmatico di progressiva messa a gara. In tale materia, l'Autorità ha inoltre inviato un