

Riforma Pa. Nel parere sul decreto servizi pubblici Palazzo Spada chiede di valutare la compatibilità dei vincoli agli affidamenti diretti con il referendum 2011

Riforma del trasporto locale a rischio stop

Il Consiglio di Stato: stralciare le disposizioni dal provvedimento - Delrio: andiamo avanti

FILT CGIL

Gianni Trovati

MILANO

Il Consiglio di Stato chiede al governo di togliere la riforma del trasporto pubblico locale dal decreto attuativo della delega Madia sui servizi pubblici; dai giudici amministrativi, poi, arriva la spinta a togliere la possibilità che le reti perdano la proprietà pubblica, a mantenersi fedele alle vecchie regole nei rapporti con i sindacati in caso di trasferimento del personale e a correggere le novità proposte in fatto di tariffe e di «premi» agli affidamenti con gara.

Al decreto sui servizi pubblici locali il Consiglio di Stato riserva un parere «positivo» ma accompagnato da condizioni di peso. Anche sul decreto parallelo, quello chiamato a sfoltire la giungla delle società partecipate, i giudici amministrativi avevano concesso un via libera arricchito da una serie di suggerimenti: in questo caso, però, si va più a fondo, e il parere 1075/2016 diffuso ieri chiede al Governo di cancellare dal provvedimento cinque interi articoli e svariati commi, oltre a correggere una serie di altri passaggi. Ora la palla passa al governo, perché il parere non è vincolante e lo stesso ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio è orientato a mantenere nella riforma il capitolo sul trasporto, cercando sul punto l'intesa con il Parlamento oltre che con Regioni ed enti locali.

Il giudizio del Consiglio di Stato in realtà appare sospeso sul tema più delicato, cioè la compatibilità delle nuove regole con il referendum del 2011 che sotto lo slogan dell'«acqua pubblica» ha cancellato in realtà tutto l'impianto delle «liberalizzazioni»

tentate nel 2008. La questione è cruciale perché sull'incompatibilità con le decisioni referendarie era già inciampata la riforma tentata con la manovra estiva 2011, che in realtà si era risolta in una fotocopia delle regole cancellate dal voto ed era quindi stata bocciata dalla sentenza 199/2012 della Corte costituzionale. Proprio in quella sentenza il Consiglio di Stato incontra però una possibile via d'uscita. L'obiettivo del referendum, hanno spiegato nel 2012 i

L'ALTROFRONTE

Sollecitata la correzione di regole che permetterebbero di privatizzare le reti e gli impianti oggi di proprietà pubblica



Riforma Madia

La riforma della Pubblica amministrazione si basa sui principi di equità, compensi pubblici, anticorruzione, semplificazioni ed efficienza con mobilità. In particolare la legge prevede il divieto di richiedere al cittadino informazioni e dati già presenti nell'Anagrafe nazionale. Sul fronte dei dipendenti della Pa, la riforma prevede la mobilità obbligatoria volontaria e la disciplina della risoluzione unilaterale del contratto

giudici delle leggi, era di evitare che gli affidamenti diretti incontrassero in Italia vincoli più stretti rispetto a quelli dell'ordinamento Ue, tanto è vero che il successo dei «sì» ha determinato l'applicazione diretta delle regole comunitarie. Il nuovo decreto attuativo della riforma Madia, che subordina la possibilità di affidamento diretto a una valutazione di convenienza economica a prescindere dall'assetto azionario (pubblico o privato) della società, «si muove in piena coerenza con l'ordinamento europeo», e anche il fatto che la valutazione sia lasciata all'autonomia degli enti locali «supera indenne una previsione di incostituzionalità». Detto questo, però, il Consiglio di Stato si limita a ricordare che tutto l'impianto «va valutato» in rapporto «agli esiti referendari, che peraltro risalgono ormai a cinque anni or sono»: sulla convenienza economica da esaminare per dare il via libera all'affidamento diretto, poi, il rischio è di affidare alle amministrazioni locali più piccole un compito troppo «complesso» per le loro capacità professionali.

I cinque articoli che il Consiglio di Stato chiede direttamente di cancellare perché escono dai confini della delega, invece, abbracciano l'intero capitolo della riforma del trasporto pubblico locale. Il pacchetto, che riscrive le regole sui bacini ottimali in cui articolare il servizio, offre nuovi strumenti per combattere l'evasione tariffaria e introduce il «biglietto trasparente» in cui è indicata la quota di costi a carico degli utenti e quella finanziata con i soldi pubblici, era in effetti stata scritta all'interno di una riforma complessiva del trasporto locale,

ma all'ultimo era stata inserita nel decreto Madia nel tentativo di accelerarla. «Non si può», ribatte però nella sostanza il Consiglio di Stato, perché tutta questa parte dedicata specificamente al trasporto «si presenta come asistemica rispetto a un testo unico che tratta i servizi pubblici locali nella loro disciplina generale» e sembrano «in radicale contrasto con i principi e i criteri direttivi» della delega.

Spinosa, anche sul piano politico come mostra ancora una volta il referendum e le discussioni che lo hanno seguito, è anche la questione della proprietà pubblica delle reti e degli impianti necessari alla produzione dei servizi pubblici. Oggi l'impossibilità di privatizzare reti e impianti è fissata senza eccezioni dall'articolo 113 del Testo unico degli enti locali. Il decreto, in linea con le regole attuali, spiega che le reti possono essere cedute «a società interamente possedute dall'ente o dagli enti conferenti», ma non vietano più a questa società di venderli a privati, prevedendo in pratica solo il «vincolo all'uso pubblico». I giudici chiedono di reintrodurre il divieto di vendita, e sottolineano in aggiunta i problemi che possono nascere dal vincolo pubblico di reti e impianti già privati: questo «vincolo» andrebbe infatti pagato, ma la riforma deve avvenire «senza oneri per la finanza pubblica». Fuori delega, infine, sono le novità che tagliano le consultazioni sindacali in caso di passaggio dei dipendenti dal vecchio al nuovo affidatario nel servizio idrico e nell'igiene ambientale.

gianni.trovati@ilsolo24ore.com

Quel doppio colpo alla crescita

di **Giorgio Santilli**

Arischio una delle riforme che può garantire all'Italia sviluppo e investimenti, maggiore equità nella spesa pubblica e miglioramento della qualità di vita nelle città: è la riforma del

trasporto pubblico locale, inserita dal governo in uno dei decreti attuativi della legge Madia sulla Pa, quello sui servizi pubblici locali. Il Consiglio di Stato obietta che quello non è il veicolo giusto, è fuori delega, chiede lo stralcio. Intanto, nell'Italia al-

la rovescia che uccide lo sviluppo e favorisce le ingessature, la Camera sta per approvare la legge sul divieto di consumo del suolo. Una legge che affronta in modo sbagliato un tema serio.

Continua > pagina 42

Trovati e Latour > pagina 42



L'ANALISI

Giorgio Santilli

Quel doppio colpo alla crescita delle città

> Continua da pagina 1

Il tema giusto - che accomuna i due provvedimenti - è come rendere più efficienti e accoglienti le nostre città, come tornare a fare dello sviluppo urbano un driver fondamentale della crescita del

Paese (un'ampia letteratura dice ormai come nel mondo e in Europa crescano di più i Paesi dove "tirano" le città, nuovo crocevia di innovazione e flessibilità). Il tema giusto - nello specifico disegno di legge sul consumo del suolo - non è correre dietro a statistiche allarmistiche per fare demagogia, per mettere l'ambiente contro la crescita, per continuare a far vincere la cultura dei veti. Il tema giusto è quello della riqualificazione urbana, del riuso, della valorizzazione anche economica delle aree dismesse, dell'incentivo a investimenti che favoriscano insieme il contenimento energetico e la riorganizzazione urbana. Per quanto le correzioni apportate dal Pd abbiano migliorato l'originaria proposta dei 5 Stelle, la legge sulla difesa del

suolo resta una legge sbagliata nell'impostazione che frena dove potrebbe accelerare. La scommessa del Paese oggi è - in tema di riforme - schierarsi dalla parte giusta, prendere la direzione corretta, capire come, oltre i formalismi, quello che conta è fare (e fare bene) la cosa giusta. La riforma del trasporto locale, voluta dal ministro Delrio, è una di quelle cose da fare. Si attende da 20 anni: andiamo avanti ancora, in questo settore, con il criterio dei "costi storici" che ha ingessato la distribuzione delle risorse statali alle regioni su un impianto datato 1981. Non distribuiamo i contributi statali sulla base dei chilometri percorsi, dell'efficienza del servizio, dell'attenzione agli utenti, della velocità commerciale dei bus, dei nuovi investimenti, ma sulla base della fotografia sbiadita del

1981. Assurdo. È il testo di Delrio che propone il passaggio ai costi standard va nella direzione giusta, per quanto forse percorsa con qualche lentezza. Che cosa propone il Consiglio di Stato (che pure aveva fatto un superlativo parere sulla riforma degli appalti)? Di rinviare il provvedimento a data da destinarsi. Delrio invece vuole andare avanti, cercherà un accordo con le Regioni (che su questa riforma hanno sempre frenato) e con il Parlamento che sul "fuori delega" conta più degli altri. Fa bene: è una sfida che tutto il governo dovrebbe abbracciare.

PS: ma chi l'ha detto che per distribuire fondi alla mobilità che al 70% riguardano le città serve ancora la "mediazione" delle Regioni?