



Data: 23/09/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Liberalizzazioni - Zunarelli: dubbi di costituzionalità della riforma. Boitani: difficilmente porterà alla concorrenza

Forti dubbi di costituzionalità per la riforma dei servizi pubblici locali contenuta nell'articolo 4 della manovra di Ferragosto, presto bollata come l'ennesima legge che probabilmente non porterà il settore alla piena liberalizzazione, attesa fin dal 1997. Tra le molte voci che si sono levate all'indomani del varo del provvedimento ci sono anche quelle di Stefano Zunarelli, professore ordinario di diritto dei Trasporti all'Università di Bologna, e di Andrea Boitani, docente di economia politica all'Università Cattolica di Milano. «Formalmente la riforma contenuta nell'articolo 4 - spiega il docente bolognese - rovescia l'esito del referendum del 12 giugno e può far sorgere problemi di costituzionalità». Infatti, il quesito chiedeva l'abolizione dell'intero articolo 23-bis che, insieme ai servizi idrici conteneva anche il trasporto locale. Ora, la nuova norma, pur escludendo la gestione dell'acqua, ripropone molti dei passaggi dell'articolo abrogato dalla volontà popolare. «Il referendum - continua Zunarelli - ha cancellato l'intero articolo 23-bis e di conseguenza la sua riproposizione potrebbe essere considerata incostituzionale». Il dubbio, ovviamente, dovrebbe essere sciolto dalla Consulta che potrebbe essere chiamata in causa da un ente locale (più difficilmente da un privato cittadino) in disaccordo con i dettami della norma o con la «spartizione» dei fondi-premio contenuti nell'articolo 5 per le municipalità che mettono sul mercato le aziende. «Il Governo ha ritenuto di rispettare la reale volontà degli elettori - interviene Boitani - escludendo da questa riforma i servizi idrici, ma è chiaro che formalmente alcuni dubbi di incostituzionalità li pone, anche se non è questo il punto. Vedo questa norma come l'ennesima riforma che difficilmente porterà a qualcosa, come tutte quelle che si sono susseguite dal 1997 in poi, se non a un ricorso diffuso all'in-house. È un modo per perdere tempo e non affrontare seriamente la questione del mercato. Gestioni veramente efficienti dei servizi di Tpl porterebbero a risparmi reali per gli enti locali che potrebbero utilizzarli su altri fronti». Il professore milanese, che in un articolo su Lavoce.info («Crescita? Sì, delle norme») ha attaccato duramente la riforma, indica anche esempi pratici: solo con il taglio del 20% dei fondi pubblici (circa 500 milioni di euro tra contratto di servizio e contributi regionali) che sostengono il trasporto pubblico nella città di Milano si avrebbero 100 milioni in più da spendere altrove. Boitani indica anche uno studio di Anav, le aziende private, in cui si afferma che aumentando solo di un quarto d'ora l'orario di lavoro degli autisti su tutto il territorio nazionale si arriverebbe a risparmiare 363 milioni di risorse pubbliche. Due, secondo lui, i punti più critici della nuova riforma. In primis, il dito è puntato sulla possibilità data agli enti locali di «verificare la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali». «Lo scopo è in teoria nobile - scrive Boitani - ma, come spesso accade, il meglio è nemico del bene. Gli enti locali potranno dire con tutta tranquillità che il sistema concorrenziale fallisce dappertutto e quindi che il regime di esclusiva deve comunque prevalere. Si poteva evitare di perdere tempo prezioso e passare subito alla fase 2, cioè alle gare». Altro punto controverso è il sistema premiale abbozzato in modo poco chiaro nell'articolo 5 solo per chi privatizza: «La cosa sarebbe stata molto più semplice: senza costrizioni il sistema avrebbe dovuto prevedere la possibilità di aumentare tariffe e tasse solo per i comuni che, attraverso le gare, avrebbero migliorato i servizi per i cittadini»