

La riforma del Tpl uno e due

di Andrea Boitani

Si dice che il 23 Novembre scorso il Consiglio dei Ministri abbia approvato un disegno di legge di riforma del Tpl. Come “si dice”? O lo ha approvato o non lo ha approvato, dirà subito qualche cartesiano lettore. E aggiungerà: c’è stato o no un comunicato di Palazzo Chigi? Sì c’è stato. C’è stata o non c’è stata una conferenza stampa del Ministro dei trasporti? Sì, c’è stata. E infine, c’è o non c’è il testo del disegno di legge approvato? No, non c’è! Al 29 Novembre, giorno in cui licenzio queste sconsolate righe, il disegno di legge approvato il 23 Novembre non ce l’ha nessuno e non si trova nei siti internet canonici.

Ho chiesto a quelli che di solito sono ben informati, hanno i canali giusti, hanno sempre in mano l’ultimo parto legislativo del Governo o delle Commissioni parlamentari. Niente. Con un certo disappunto per la loro reputazione a rischio, mi hanno risposto che no, il disegno di legge non ce l’hanno. Dunque, il Governo reale ha approvato un disegno di legge ombra? Peccato che in Italia non ci sia il Governo ombra: forse potremmo aspettarci da quello un disegno di legge reale. Del resto, non è l’Italia il Paese che ha dato i natali a Pirandello? Il Paese dove i giochi delle parti si riflettono in giochi di specchi? Dove ben più di sei leggi sono in cerca d’autore e in Parlamento si recita a soggetto?

Il lettore cartesiano potrà obiettare, a questo punto, che non c’è da preoccuparsi troppo per un disegno di legge ombra. Ma non ci ha insegnato Macbeth a preoccuparsi delle ombre e delle foreste che si muovono?

In effetti, l’ombra del disegno di legge, o quel che se ne dice, non è rassicurante. Più o meno da quando è nato il Governo Prodi II, andava avanti un “tavolo di confronto” tra Governo, parti sociali ed enti locali per riformare la riforma del Tpl varata alla fine degli anni ’90, ma rimasta sostanzialmente inapplicata, perché gli amministratori locali – piuttosto che fare le gare e risparmiare i soldi dei contribuenti - hanno preferito rimanere attaccati come l’edera alle loro aziende in deficit, ma così ricche di appetibili pacchetti di voti.

Il “tavolo” doveva individuare le condizioni per sbloccare la situazione e incentivare il ricorso alle gare, rendere più realistico il finanziamento del Tpl, senza cedere alla tentazione di ritornare al vecchio sistema del ripianamento dei disavanzi, che in vent’anni (fino al 1996) aveva contribuito al dissesto economico e finanziario del settore. Soprattutto, il “tavolo” avrebbe dovuto individuare il modo di rendere praticabile il superamento dell’ingessato sistema delle “clausole sociali”, che è una delle cause del fallimento di quelle poche gare che si sono fatte in Italia, insieme al pessimo modo in cui sono state bandite e gestite (come ha dimostrato recentemente l’Antitrust).

Col tempo, il “tavolo” aveva un po’ subito e un po’ assorbito i veti sindacali sulle “clausole sociali”, ceduto senza condizioni alla richiesta di risorse finanziarie (anche se nella forma di una maggiore compartecipazione regionale alle accise sul gasolio); ma l’articolato che quel “tavolo” era riuscito faticosamente a mettere insieme conteneva ancora qualche buona intenzione e qualche barlume di ragionevolezza.

Ma, si dice, nel Consiglio dei Ministri del 23 Novembre, il Ministro Ferrero (Prc) – forse in cambio della fiducia sul Welfare – ha imposto che nel disegno di legge venisse introdotta la possibilità degli affidamenti in house. Chi legge abitualmente queste colonne sa benissimo che l’in house è stata un’invenzione estemporanea della Corte di Giustizia Europea, in un momento di smarrimento collettivo del 1998; poi importata in Italia nel 2001 dall’ex-Ministro Buttiglione e che, da allora, continua a scomparire e riapparire come un fiume carsico nei progetti di legge italiani sui servizi pubblici locali e nelle bozze di regolamenti europei. All’in house i conservatori, i reazionari e i

rivoluzionari immaginari si sono attaccati come alla linea del Piave del socialcapitalismo municipale.

Nel Tpl romano l'in house è stato adottato dal 2005, con risultati a dir poco sconcertanti. Ma la legislazione nazionale aveva re-introdotta l'obbligo di gare, sia pure ogni anno rinviando la deadline. Ora, se il disegno di legge ombra si materializzerà, l'in house sarà una delle modalità di affidamento ufficialmente ammesse dalla legge di settore. Il Ministro Bianchi ha assicurato che "l'affidamento diretto è previsto nei casi in cui è prevedibile che le gare non possano dare buon esito". Ma chi fa questa previsione? Chi decide se la previsione è ragionevole? Aspettiamo che l'ombra sia scritta su carta e sapremo se i nostri peggiori incubi diventeranno realtà. Così è, se vi pare.