

## **Verso la privatizzazione del Trasporto Pubblico Locale Torinese**

Comune di Torino – Sala delle Colonne - 10 settembre 2010

All'approssimarsi della pausa estiva l'Amministrazione Comunale di Torino ha presentato una proposta di delibera per la privatizzazione del Trasporto Pubblico Locale, attraverso l'appalto del servizio tramite gara.

Si tratta di una delle strade poste agli enti locali per la privatizzazione dei servizi pubblici locali da cosiddetto “decreto Ronchi” (convertito nella legge 133/2008).

Questo decreto è attualmente impugnato dinnanzi alla Corte Costituzionale per la sua lesione al principio, costituzionalmente garantito, dell'autonomia locale. Cosa ancor più importante, più di un milione e quattrocentomila cittadini hanno sottoscritto una richiesta di Referendum abrogativo di questa norma. Un numero di firme superiore (trentamila in più) a quelle raccolte nel 1971 dai Comitati Civici, con ben altra disponibilità di mezzi organizzativi economici e mediatici, per abrogare la legge istitutiva del divorzio.

Certo l'iniziativa referendaria è centrata sull'opposizione alla privatizzazione dell'acqua; ma l'esito, auspicabilmente positivo, del Referendum (riguardante il primo dei tre quesiti) avrà come effetto quello di restituire alle autonomie locali quella libertà di scelta sulla modalità di erogazione dei servizi che si voluta cancellare in nome dell'ideologia del “tutto mercato”.

Un'amministrazione comunale ormai prossima alla scadenza vuole, affrettatamente, prendere una decisione che pregiudica la libera decisione che spetta ai cittadini tramite il Referendum, limitandone anticipatamente gli effetti. Viene inoltre pregiudicato il diritto dei cittadini di decidere nel merito della questione attraverso la propria scelta elettorale, della prossima primavera, per il prossimo Consiglio Comunale, in quanto la scelta sarà irreversibile per un periodo di almeno tredici anni!

Questa proposta di privatizzazione prevede due fasi. La prima comporta la separazione tra rete infrastrutturale e servizio di trasporto; questa fase è già avvenuta in primavera con lo scorporo della Rete da GTT e la nascita della nuova società InfraTo. Il passo successivo, quello che ci si propone di effettuare ora è quello della messa a gara del servizio.

E' importante tenere presente che, quand'anche la gara fosse vinta dall'attuale soggetto pubblico esercente (la GTT), ci si troverebbe di fronte ad una vera privatizzazione perché il gestore non si troverebbe più a essere una struttura su cui il Comune esercita un “controllo analogo”.<sup>1</sup> ma una controparte contrattuale dello stesso Comune, obbedendo a logiche totalmente diverse (su cui si tornerà in seguito) anche in previsione di un'annunciata progressiva cessione del pacchetto azionario a privati.

Quando vengono effettuate operazioni di privatizzazione se ne afferma l'ineluttabilità dovendo ottemperare a presunti “obblighi europei”. Nulla di più falso. Il diritto comunitario lascia aperta, ai diritti nazionali, sia l'opzione della privatizzazione che quella della conservazione della proprietà e gestione pubblica. Una cosa deve essere tenuta presente: occorre una scelta netta, un operatore pubblico non può essere contemporaneamente un soggetto privato con velleità commerciali, fuori dal proprio territorio d'elezione.

*.I.*

---

1 definizione canonica del diritto comunitario in tema di affido “in house” dei pubblici servizi

Nel caso caso del trasporto pubblico locale questo principio è esplicitamente riaffermato dal Regolamento 1370 del 2007 (al considerando 18) e normato all'articolo 5 comma 2. E' il cosiddetto "decreto Ronchi" a porsi come norma speciale derogatoria di un principio comunitario. Vale la pena ricordare che il Regolamento è stato approvato prima del decreto Ronchi ed entrato in vigore a fine 2009, prima della proposta dell'amministrazione comunale torinese.

Estremamente interessanti sono le considerazioni dell'Agenzia per i Servizi Pubblici Locali del Comune di Torino ha espresso nel suo parere sul Contratto di Servizio collegato alla gara. L'Agenzia dopo aver rilevato l'importanza di questa delibera come "precedente importante per gli ulteriori provvedimenti inerenti altri servizi"<sup>2</sup>, effettua alcune osservazioni critiche che spaziano dalla diminuzione del ruolo di informazione e controllo dal Consiglio Comunale<sup>3</sup>, citando anche il rifiuto a fornire informazioni ad un consigliere comunale da parte di una società partecipata (SAGAT)<sup>4</sup>, alle carenze del Contratto di Servizio<sup>5</sup>, all'insufficiente cura per la tutela dei consumatori<sup>6</sup>, a forti perplessità sulle modalità di calcolo della durata del contratto<sup>7</sup> (in rapporto proprio con il Regolamento Europeo 1370/2007).

Queste considerazioni assumono una particolare importanza alla luce della Relazione sulle privatizzazioni in Italia da parte della Corte dei Conti (10 febbraio 2010, delib. n. 3). Non può sfuggire l'affermazione che la privatizzazione "*genera un potenziale conflitto di interessi tra gli utenti, interessati alla economicità dei servizi, e gli azionisti, interessati invece ai ritorni finanziari*"<sup>8</sup>. Poco dopo la Corte smentisce vari luoghi comuni ricordando: che i privati più che apportare direttamente capitali si rivolgono al mercato dei capitali e che l'incremento di redditività delle imprese privatizzate ha a che vedere con l'aumento delle tariffe e non con un recupero di efficienza.<sup>9</sup>

Si può affermare con tranquillità che le e privatizzazioni sono utili non tanto a recuperare risorse per i pubblici servizi quanto a offrire opportunità di investimento per capitali in cerca di redditività; basti a ricordarlo la perentoria affermazione risuonata in un'assemblea di una ex-municipalizzata torinese: "per il denaro si compete"(!)<sup>10</sup>. Questo particolarmente vero in un momento di crisi: i servizi offrono un approdo privo di rischi e di sicura resa per i capitali interessati.

In tema di risorse finanziarie non si può non ricordare che la trasformazione delle Aziende Speciali è costata centinaia di milioni di Euro in tasse che non sarebbero state pagate se le aziende pubbliche non fossero state trasformate in SpA (come da decisione CE 2003/193)<sup>11</sup>. La sola GTT ha dovuto sborsare più di 58 milioni di euro<sup>12</sup>.

Rimane ancora un'amara constatazione. Poco più di cento anni fa, all'epoca dei governi Giolitti il Comune di Torino "municipalizzò" il trasporto pubblico (e molti altri servizi); questo avvenne dopo un ampio dibattito pubblico che coinvolse la cittadinanza e che si concluse con un Referendum cittadino. Oggi si decide a "tambur battente" in periodo di ferie. Dopo cento anni non ci rimane che invidiare il grado di partecipazione democratica di cui godevano i nostri nonni e bisnonni. Forse è meglio evitare un dibattito in cui si potrebbe ricordare che in Europa le principali (e migliori) aziende di trasporto pubblico locale sono pubbliche come Parigi, Berlino e Vienna.

---

2 Pag. 6 Relazione Agenzia Servizi Pubblici Locali della Città di Torino

3 Pagg 5 , 20 e 21 ibidem

4 Pag. 21 ibidem

5 Pagg. 8 -22 ibidem

6 Pagg. 15, 23 ibidem

7 Pagg. 10, 26 ibidem

8 Pag. 193 relazione Corte dei Conti

9 Pag. 194 relazione Corte dei Conti

10 Fusione IRIDE-ENIA in [www.attactorino.org](http://www.attactorino.org)

11 L'ideologia liberista dissangua le aziende municipali in [www.attactorino.org](http://www.attactorino.org)

12 dati forniti in Consiglio Comunale il 4 novembre 2009 in risposta all'interpellanza n. 6454/2