

La regione Campania, con una mossa legislativa “furtiva”, ha tolto ai Comuni capoluogo di Provincia e alle Province le competenze amministrative e gestionali in materia di trasporto pubblico locale, avocandole interamente a sè.
Questo “scippo” delle competenze si è consumato con l’approvazione della Legge Finanziaria Regionale per il 2013 (*Legge Regione Campania n. 5 del 6 maggio 2013*).
Il pretesto è stato quello dell’applicazione (venuta con quasi un anno di ritardo rispetto ai termini stabiliti dalla Legge) dell’articolo 3 bis del DL 138/2011 e ss.mm.ii.
Il risultato è che la Regione Campania si è creata, forse senza saperlo, un enorme problema finanziario, oltre ad aver contravvenuto in modo esplicito al principio della sussidiarietà verticale, alla legge nazionale ed al principio della semplice logicità.

Andiamo con ordine.
Il trasporto pubblico locale, in Campania, era ed è regolato dalla L.R. 3/2002 che, nella sua versione originaria, riservava ai Comuni capoluogo di provincia ed alle Province la programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.
In particolare, la legge regionale, in conformità alle disposizioni nazionali, stabiliva che il finanziamento dei “servizi minimi” di trasporto pubblico locale fossero a carico dell’Ente Regione, il quale, operando un coordinamento programmatorio, trasferiva tali risorse agli Enti Locali competenti, i quali provvedevano ad affidare e gestire i servizi.
Nel 2011, tuttavia, preso dall’orgia privatizzatrice del governo Monti, il Parlamento ha convertito il citato DL 138/2011, che aveva nel suo interno due importanti articoli:

- l’articolo 3 bis, che stabiliva che la Regione, entro il 30 giugno del 2012 (e sulla base delle eventuali richieste provenienti dai Sindaci), provvedesse a definire dei bacini ottimali (di norma, ma non necessariamente, di livello provinciale) in cui organizzare i servizi pubblici locali

- l’articolo 4, che obbligava la privatizzazione dei servizi pubblici locali, impedendo l’affidamento in house.

Quello che è successo dopo è storia.
L’articolo 4 è stato dichiarato incostituzionale dalla suprema Corte (perché, nella sostanza, aggirava il c.d. referendum sull'acqua pubblica, riproponendo il medesimo obbligo di privatizzazione abrogato con tale referendum).

E’ rimasto in piedi tuttavia l’articolo 3 bis, ma la Regione Campania, nonostante diversi Sindaci si fossero espressi per la definizione di bacini di livello locale (come ad esempio il Comune di Napoli, che chiedeva un bacino di area “metropolitana”), non si è pronunciata, lasciando trascorrere inutilmente il termine fissato dalla legge (il già richiamato 30 giugno 2012).

Ancora più inspiegabilmente, il Governo, che pure si era riservato i “poteri sostitutivi”, non è intervenuto.
Intanto, come se fosse stato necessario complicare ulteriormente la faccenda, l’Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ha cominciato a pronunciarsi in alcuni casi in senso contrario alla norma e, proprio in riferimento alla Regione Campania, è addirittura arrivata a sostenere che, in contesti ad altissimo livello di insediamento umano, il livello provinciale (quello “di norma” suggerito dal legislatore) non sarebbe affatto “ottimale” per una efficiente ed efficace organizzazione dei servizi pubblici locali.

Nell'assoluto immobilismo legislativo, tuttavia, la Regione Campania ha cominciato a coltivare un segreto (ma non troppo) desiderio: **creare un “bacino unico regionale”**, con il quale gestire direttamente il TPL (in barba alla funzione eminentemente, se non esclusivamente, regolatoria che dovrebbero avere le regioni nel nostro ordinamento), avocando a sé la scelta su come spendere le risorse economiche disponibili.

Il desiderio diventa, nei primi mesi del 2013, un disegno di legge, che tuttavia viene ampiamente impallinato nella competente commissione consiliare.
E allora cosa pensa il malefico legislatore regionale? Inserire la materia nella Legge Finanziaria che il Consiglio Regionale, come è noto a tutti, è costretto, ob torto collo, ad approvare.
Ed ecco quindi che vede la luce un magico comma, il comma 89, inserito nell'articolo 1:

La Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l’affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale [...] nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi: a) contenimento della spesa pubblica; b) liberalizzazione e concorrenza; c) economie di scala; d) differenziazione; e) massimizzazione dell’efficienza dei servizi e dell’efficacia dell’azione amministrativa.

Sintesi: i Comuni e le Province non hanno più alcun potere (se non la facoltà di partecipare a dei fantomatici “comitati di indirizzo e di monitoraggio dei servizi di TPL” previsti dal comma 90) e, soprattutto, non sono più beneficiari del trasferimento delle risorse regionali (derivanti dallo Stato, soprattutto attraverso il meccanismo delle accise).

Giusto per non lasciare dubbi, poi, il comma 94 abroga le parti della vecchia legge regionale 3/2002 che prevedevano il coinvolgimento degli enti locali, sancendo così in modo definitivo che il TPL, in Campania, ha da essere cosa della Regione.

Si potrebbe discutere della legittimità di tutto ciò.
L’operato della Regione potrebbe essere incostituzionale (ledendo il principio di sussidiarietà -art. 118 cost- - e leale collaborazione -art. 120 cost.), nonché contrario alla legge nazionale, laddove la stessa prevede il bacino regionale, nonché un ruolo propositivo per i Sindaci che, invece, sono stati ampiamente ignorati in Campania.
Il provvedimento regionale, inoltre, sembrerebbe non rispondere alla ratio della norma: se è vero che il Parlamento voleva dei bacini che debbono essere ottimali per la gestione economica dei servizi, la facoltà stessa di suddivisione del bacino in lotti prevista dalla regione diviene una palese ammissione dell’illogicità del bacino unico.
Diciamolo chiaramente: nel momento in cui la Regione ammette che per ottenere gli obiettivi fissati dalla norma nazionale (citati dal comma 89 in questione come “a) contenimento della spesa pubblica; b) liberalizzazione e concorrenza; c) economie di scala; d) differenziazione; e) massimizzazione dell’efficienza dei servizi e dell’efficacia dell’azione amministrativa”) è necessario suddividere il bacino unico regionale in lotti, sta evidentemente ammettendo che tale bacino unico regionale non è il livello ottimale di organizzazione del servizio.

Ma la cosa più curiosa è che, compiendo questa forzatura, la Regione Campania si è creata un problema economico e finanziario enorme.
Fin ora, infatti, ai circa 300 milioni di euro/anno che la Regione stanziava per i servizi minimi di trasporto pubblico, si aggiungevano circa 30 milioni di euro anno per l’Iva (che rimaneva a carico di Comuni e Province), nonché le integrazioni (quasi 70 milioni di euro/anno) che gli enti locali mettevano “sul piatto” per garantire un livello minimo di servizi (sotto-finanziato dalla regione).
Ebbene, tolta ogni competenza amministrativa e gestionale agli enti locali, Comuni e Province (oltre a non avere più l’interesse), non potranno più sborsare questi 100 milioni di euro all’anno (non avendo più alcuna legittimazione a spendere risorse in tal senso)...

Ergo, pare proprio che il geniale “scippo” comporterà per la Regione la necessità di trovare 100 milioni di euro in più rispetto a quanto stanziato nel 2012. Operazione che, in tempo di crisi, non si annuncia affatto semplice.
Claudio Martelli
Blog