

I MEZZI DI TRASPORTO DA BUENOS AIRES¹
(2012)

SUMARIO

1. Descrizione geografica, giuridica e demografica	587
2. I mezzi di trasporto e i loro problemi	588
3. Il caso delle autostrade	589
4. I condizionamenti economici sulla quantità, frequenza e mantenimento del servizi	589
5. Il futuro immaginabile.....	590
6. Ringraziamento	593

¹ Versión completa, con gráficos, en <http://gordillo.com/articulos/art5.pdf>.

I MEZZI DI TRASPORTO DA BUENOS AIRES (2012)

Cari amici italiani: Il tema di cui vorrei parlarvi oggi, è la regolazione dei mezzi di trasporto nella Città di Buenos Aires e i suoi sobborghi.

Ho scelto io quest'argomento, ma quando ci penso, mi viene in mente Dante: "Nel mezzo del cammin di nostra vita / mi ritrovai in una selva oscura;" ossia, non sono ottimista.

1. Descrizione geografica, giuridica e demografica

Voi italiani avete un Paese unitario con molteplici forme di decentralizzazione. Noi argentini siamo un Paese federale, ma, di fatto, abbastanza unitario. Sono sempre del Paese: Il governo centrale, la Città di Buenos Aires, la Provincia e le sue giurisdizioni locali confinanti.

Noi non abbiamo vostra distinzione fra "città" con minuscole e maiuscole. Per noi la parola è soltanto una e si riferisce tanto a l'estensione geografica come all'unità politica e giuridica.

Nell'immagini vedete in giallo quello che noi chiamiamo indistintamente "Ciudad de Buenos Aires," "Ciudad Autonoma di Buenos Aires," "Capitale Federale" o "Capitale." In azzurro vedete le altre "città" confinante, ciascuna con il suo nome ed individualità giuridica e la sua propria estensione territoriale, ma tutti appartenendo alla stessa realtà urbana, senza discontinuità.

Non utilizziamo la parola "città" per riferire questa realtà urbana continua e regionale. Per noi, c'è "il Gran Buenos Aires" (descrizione piuttosto demografica che politica, nonostante il disegno politico) e le diverse "Città" che la compongono. Questi altri unità giuridiche, politiche e geografiche noi li chiamiamo —ciascuna— semplicemente "San Isidro," "La Matanza," eccetera, senza nessun'altra differenziazione. Per distaccare l'esempio, "La Matanza" ha due milione e mezzo di abitanti.

La crescita regionale occupa parti sempre più grandi fuori dalla periferia. La Città di Buenos Aires stessa, purtroppo, ha tre milioni di abitanti permanenti, quantità che è rimasta stabile da decenni, anche se il suo profilo sociale cambia.

È un'entità politica democratica e una giurisdizione indipendente. Funziona bene lo stato di diritto. Il Potere Giudiziario locale è al livello dei paesi più avanzati. Ha un bilancio equilibrato, ma i progetti del governo centrale ben possono squilibrarlo.

La regione presenta anche squilibri urbanistici, alcuni comparabili, altri differenti.

C'è una somiglianza nei prezzi dei biglietti a breve percorrenza che, però, non corrisponde all'equazione economica di ciascun servizio.

Durante una giornata otto milioni di persone si muovono nella Città di Buenos Aires; cinque provengono dalla regione. Due milioni e mezzo lavorano in centro, con diverse provenienze. Tutte queste persone normalmente ritornano a casa, dopo l'orario di lavoro.

2. I mezzi di trasporto e i loro problemi

Noi abbiamo sei mezzi principali di trasporto, dei quali i più noti sono gli autobus e i treni. I prezzi sussidiati sono comparabili per la breve percorrenza, le loro basi economiche no. Lo stesso accade con la metropolitana, che in Argentina chiamiamo "Subte" (novecentomila persone al giorno; esiste solamente nella Città di Buenos Aires). Questi treni sotto le strade vengono chiamati "Underground" a Londra, "Subway" a Nova York, "Metro" a Parigi, metropolitana in italiano. Noi argentini lo chiamiamo "Subte."

Questo non è tutto, "metropolitana" significa per noi argentini una estensione geografica più grande, assimilabile alla regione metropolitana. I treni sulla terra hanno una estensione "metropolitana" nel senso che vedete nella immagine, più estesa che "il Gran Buenos Aires."

Per noi il "subte" non potrebbe oggi essere chiamato "metropolitano" perché in nostra lingua è soltanto dalla Città di Buenos Aires e non è ancora regionale.

Nel caso degli autobus a lunga percorrenza, ci sono servizi speciali di diverso prezzo, ciascuno di classe unica. Gli altri mezzi terrestri offrono un servizio unico, però con tariffe più economiche per i possessori di una tessera magnetica speciale, il c.d. "SUBE." L'unità di prezzi e la "classe unica" dal millenovecento-quarantasei, cominciarono tutti e due a cambiare.

Gli altri tre mezzi principali di trasporto hanno un equilibrio fra costo e tariffa: Sono le autostrade, i taxi e le vie acquatiche. Il servizio cittadino di taxi (cinquantamila macchine nella Città di Buenos Aires), può utilizzare le autostrade. Tutte le municipalità circondanti hanno ciascuna il proprio servizio di taxi e

“remis.” Queste sono macchine private che offrono un servizio sicuro e affidabile per viaggi di media e lunga distanza, ad un prezzo inferiore a quello dei taxi. Sono macchine normali, non si tratta di limousine di lusso.

Il trasporto acquatico —interno ed esterno— è un altro servizio, piccolo ma che funziona bene.

A questi sei mezzi possiamo aggiungerne anche altri tre, arrivando a nove: Il trasporto aereo, le piste ciclabili e le vie pedonali; queste ultime due non costano quasi niente. Per muoversi, il governo della Città de Buenos Aires e i medici vorrebbero promuovere il camminare e l'andare in bicicletta. Tutte le municipalità circondanti hanno ciascuna il proprio servizio di taxi e “remis.” Tutti sono privati, regolati per lo stato, e in equilibrio economico.

3. *Il caso delle autostrade*

Le autostrade fino all'interno della città furono create dai governi militari: Ne sono state costruite, ne esistono, e le tariffe permettono di pagare il servizio di mantenimento.

4. *I condizionamenti economici sulla quantità, frequenza e mantenimento dei servizi*

Il pensiero sociale del diciannovesimo secolo si è sviluppato nel ventesimo ed io, di solito, ho scritto con i criteri del “Welfare State.” Tra i vari compiti dello stato, l'aiuto ai più bisognosi dovrebbe occupare un ruolo principale. Lo stato lo fa, ma il denaro è sempre scarso, e la sua utilizzazione difettosa: C'è inefficienza, prezzi fuori mercato, perdita di beni, clientelismo, corruzione e semplice irragionevolezza.

Di fatto, negli ultimi decenni, io avevo cominciato a vedere che qualcosa non andava bene fra il “Welfare State” e la sua applicazione. Quasi tutti credevano di poter fornire qualsiasi aiuto sociale che avrebbero voluto. Si credeva che sarebbe stata una questione di volontà sociale. Però, la spesa aumentava senza ottenere risultati sociali proporzionali. La percezione delle necessità sociali da soddisfare è cresciuta al di là delle possibilità reali dello stato come organizzazione, e del suo bilancio.

Beh, il Paese ha vecchi debiti non pagati da decenni, che limitano moltissimo le possibilità economiche dello stato anche per il trasporto. Da decenni, lo stato centrale paga ai pensionati il venti o trenta per cento di quello che dovrebbero guadagnare secondo le nostre leggi. Non lo pagheremo mai, ma resterà sulla nostra coscienza collettiva.

C'è anche il pesante debito sociale dell'inquinamento collettivo che avviene da due o tre secoli a questa parte, come il "Riachuelo," uno dei fiumi che con i suoi affluenti attraversa tutto il "Gran Buenos Aires."

Ci sono inoltre i problemi delle risorse e delle spese pubbliche. Abbiamo gli stessi disequilibri in tutti gli altri servizi e qualsiasi spesa sociale. I risultati non sono proporzionali alle spese, e le risorse non sono elastiche: Nessuno è soddisfatto. Negli ultimi decenni abbiamo avuto varie crisi e la situazione è peggiorata.

A livello nazionale non abbiamo più capacità di ottenere credito pubblico volontario e abbiamo esaurito le risorse ottenute nel ventesimo secolo dai crediti pubblici esterni (banche, Paesi, investitori individuali), senza ripagarli tutti. Lo stato centrale non paga nemmeno le somme di denaro dovute in base alle sentenze definitive dei nostri tribunali argentini. Lo stesso accade per le sentenze dei tribunali arbitrali internazionali che hanno condannato il Paese. Il nostro governo afferma che queste sentenze siano ingiuste e incostituzionali, e che questa sia la ragione per la quale non vuole pagarli.

Si realizzò la vendita di alcune imprese pubbliche. In senso contrario, sono confiscati ogni volta più settori privati dell'economia; per questo ci saranno più debiti in futuro, com'è stato per le vecchie misure di espropriazione indirette d'investimenti stranieri. È un comportamento per il quale il Paese è già stato condannato dagli stessi tribunali arbitrali internazionali.

Sono tutti debiti da decenni, sempre debiti, interni ed esterni; i debiti interni sono economici e anche sociali. Quindi dobbiamo bilanciare i prezzi dei trasporti pubblici.

Tutti questi debiti sono nati da una politica pubblica ricorrente, votata dai principali partiti, con un consenso sociale che si ripete nelle elezioni.

Il responsabile di questo è dunque la società rappresentata dai suoi legislatori nazionali, sempre generosi senza fare calcoli che non siano sociali o politici. Poi, quando accade che l'amministrazione non riconosca i diritti creati dal legislatore, i Giudici nazionali annullano la sua decisione per invalidità. Purtroppo, le sentenze non sono sempre rispettate.

5. Il futuro immaginabile

Il Ministro degli Interni e dei Trasporti dello stato centrale affermò nel luglio del duemiladodici che il biglietto dei treni (anche della metropolitana) e degli autobus corrisponde al 25% del costo reale, e che il 75% restante è sussidiato dallo stato centrale. Aggiunse che nel futuro, però, il problema dovrà essere assunto dalle giurisdizioni locali. C'è lo stato centrale che ottiene le più importanti risorse, ma neanche queste sono sufficienti.

Esso cominciò a sussidiare questi servizi dal millenovecentoquarantasei, ma oggi non può continuare; ha capito questa realtà, e vorrebbe cambiarla. Secondo il Ministro è un problema che riguarda le giurisdizioni locali, che per questo devono già gestire e finanziare i servizi pubblici nei loro territori. La giurisdizione federale per la regolazione non avrà più equivalenza di fatto con il suo sostenimento materiale.

C'è un progetto di un'entità statale tripartita composta dallo stato centrale, dalla Provincia e le sue giurisdizioni locali, e dalla Città di Buenos Aires. Si chiamerebbe ATM, Agenzia Metropolitana dei Trasporti. Dopo la sua creazione, se avverrà, resterà un'infinità di problemi. Dico avverrà perché non sono sicuro, sarebbe troppo ragionevole. L'agenzia è necessaria, ma sarà una tavola rotonda, dove tutti potranno discutere più ragionevolmente.

I sussidi non saranno più esistenti al livello attuale, e il prezzo non permette, di per sé, di ottenere i fondi per conservare ed ampliare il servizio. Per questo, la diminuzione della quantità e frequenza dei servizi diventa inevitabile e visibile.

Non c'è nessuna regola secondo la quale né le stesse misure né gli stessi tempi debbano essere attuati per tutti i servizi. Treni ed autobus hanno avuto in alternanza la preferenza dei governi, dipendendo dall'equilibrio creatosi tra le forze politiche e i diversi sindacati. La quantità, frequenza e mantenimento dei treni hanno sofferto di più ed esigeranno più investimenti e quindi più alte tariffe, che non tutti gli utenti potrebbero o vorrebbero pagare.

La differenza fra costo reale e prezzo agli utenti, negli ultimi anni, era coperta dallo stato centrale; ma oggi nessuna delle giurisdizioni, ha la capacità finanziaria di continuare. Il sistema si trova in un processo di cambiamento, ma non si sa quale potrà essere l'equilibrio futuro tra le autorità statali, gli operai, il pubblico e i gruppi di pressione nelle strade.

Si possono aumentare le tariffe e le tasse ai più ricchi. Le tariffe differenziali possono essere accettate dalla parte medio-alta della società senza uscire dal paese. Se si percorre l'altra parte di questo cammino (le tasse), dopo un certo livello, i filantropi resteranno, ma gli altri investitori se ne andranno via e alla fine resteranno solo i filantropi e quelli che lavorano, ma i posti di lavoro non ci saranno più. Quasi tutti subiranno gli effetti della crisi diventata sistemica: Il crollo della società si generalizzerebbe e sarebbero tutti poveri, "udite le lacrime e i lamenti," come Boccaccio disse per il purgatorio di Dante.

Per brevi tempi questo si può superare con prestiti esterni, ma alla fine se essi non sono pagati, non si ricevono più. Si può ricorrere al credito pubblico interno, anch'esso obbligatorio, ma dopo un certo livello porta agli stessi risultati delle tasse senza limite.

E si ritorna sempre al punto di partenza: A lungo termine non si può spendere quello che non si ha, e non si può neanche ottenere a credito, né volontario né imperativo. Nel presente (ciascun presente di ciascun tempo) tutto sembra possibile; a lungo termine un'equazione squilibrata è insostenibile.

Nessuna risposta si può sperare con le elezioni. Non è il segno politico o la sensibilità sociale, ma la realtà economica: A lungo termine noi non ci saremo più, ma nessuna società vince la razionalità eternamente. Immagino che Dante o Boccaccio l'abbiano già detto, ma io non l'ho trovato. Forse abbiamo bisogno d'una piccolissima parte dell'astuzia di Machiavelli?

“Parole da dirle sopra la provisione del danaio”? “Della liberalità e della parsinomia?”

Inoltre è necessario trovare un equilibrio tra i settori pubblici: Istruzione, salute, eccetera. Possiamo avere le migliori intenzioni, ma non possiamo fare più di quello che ci permettono le risorse. Quello che vogliamo per gli altri, lo potremo fare solo nei limiti di quello che abbiamo o confisciamo.

Se non esistessero né limiti giuridici né politici, quelli della realtà economica esisterebbero comunque, come la legge della gravità. Non si può aumentare il credito se non si può pagare l'interesse e nemmeno il capitale. Se non possiamo ottenere nuovi crediti di nessun tipo, se non si può vendere nient'altro, non esiste altra soluzione che spendere solo i soldi che possediamo.

Moltissimi popoli nella storia del mondo non lo credono, o non lo possono fare, o non lo vogliono vedere così. La loro credenza potrebbe essere accentuata in una versione adattata di una frase del film “Il Marchese del Grillo” che sarebbe allora “Non vedo, non credo, non devo, non posso, non voglio, non lo farò.” Questa è la storia di tutta l'umanità.

Disse Machiavelli “Ma è necessario questa natura saperla bene colorire ed essere gran simulatore e dissimulatore; e sono tanto semplice gli uomini e tanto ubbidiscono alle necessità presenti, che colui che inganna troverà sempre chi si lascerà ingannare;” “ognuno vede quello che tu pari, pochi sentono quello che tu se', e quelli pochi non ardiscono opporsi alla opinione di molti che abbino la maestà dello stato che gli difenda.” Dopo ascoltare Machiavelli è come disse un film di Fellini, “Da capo.”

Quando il governo può, si indebita e spende più di quello che ha. In situazioni concrete questo non è da criticare, ma di solito arriva il giorno in cui l'interesse (lo spread), diventa limitativo. Ed è anche il caso nel quale quasi nessuno vuole prestarli senza condizioni previe sul comportamento della spesa pubblica: L'FMI, la BCE.

Ritornano i tempi di austerità, di riduzione dell'apparato e delle spese dello stato, aumento di tasse e tariffe, riduzione della qualità di vita.

Non si è guadagnato il benessere pubblico, ma la sfortuna della popolazione.

Purtroppo, non abbiamo soluzioni retroattive, dobbiamo osservare il presente e nel futuro, ricordare.

- Parlando della Metropolitana, se oggi dovessi scommettere, direi che se fosse della Città di Buenos Aires, potrebbe ottenere finanziamenti esterni e recuperare la normalità nel medio e lungo termine, con tariffe internazionali. Purtroppo, la Città non lo può fare senza la garanzia del governo centrale.

- Per gli autobus l'incremento delle tariffe sembrerebbe inevitabile, con una chiara differenziazione per la tessera magnetica. Le strutture sociali ed economiche aiuterebbero lo sviluppo addizionale di servizi speciali che già esistono, con tariffe differenziali.

- I voli dall'estero portano migliaia di persone ogni giorno, a prezzi internazionali. Il problema è il servizio aereo interno, che diminuisce. I voli nazionali ed internazionali della linea aerea di bandiera sono assai sussidiati. Questo non è ragionevole e dovrebbe finire con la sua soppressione e l'eventuale miglioramento del servizio interno. È difficile ipotizzarlo quando la sua espropriazione ha ricevuto il voto di quasi tutti i partiti, e in più ora fa parte dello Sky Team.

- La Città ha fatto la sua prima scelta: dare preferenza alla costruzione di vie pedonali e piste ciclabili, per così provvedere alla crescita della domanda dei mezzi collettivi. Si è detto che dovrebbe essere l'inverso. Purtroppo, se non è sufficiente, è almeno indispensabile.

- I treni regionali potrebbero migliorare, ma difficilmente sarebbero in quantità, qualità di mantenimento e frequenze accettabili, perché sono parte di un sistema nazionale e la società non vede scelte con tariffe non sussidiate. Magari mi sbaglio.

Nessuno impara le lezioni dell'esperienza. L'evoluzione dell'umanità è lenta, aldilà dell'esperienza europea che oggi ha nuovi problemi da risolvere. Soluzioni che siano realizzabili fuori da questi criteri storici, non ne esistono. È la stessa cosa che avviene quando si ha una Costituzione: si deve compiere la sua difesa ogni giorno, in ogni tempo, dappertutto, o non si avrà nessuna Costituzione. Lo stesso avviene per l'economia.

6. Ringraziamento

Vi ringrazio tutti, cari amici, di cuore. È stato un grande onore per me, ma soprattutto un piacere immenso, essere stato con voi. In Argentina molti sentono che è qui in Italia che si trova la nostra vera radice. Oggi l'ho sentito anch'io.

Ci rivediamo in Argentina, l'anno prossimo, se il buon Dio lo vuole.

Per il problema principale vi prego guardate i nostri errori, forse estremi, che vi presento come un manuale di cose da non fare.

Buona fortuna a tutti, e grazie!

Bibliografia personale per quest'articolo

Razionalità e globalizzazione:

“Access to Justice, Legal Certainty and Economic Rationality,” http://www.gordillo.com/cv/art_52.pdf in: GORDON ANTHONY, JEAN-BERNARD AUBY, JOHN MORISON, TOM ZWART (eds.), *Values in Global Administrative Law*, Oxford, UK, e Portland, Oregon, USA, 2011, Hart Publishing Ltd, p. 363, capitolo 15.

<http://www.gordillo.com/tfola.html>: *The Future of Latin America: Can the EU Help?*, Preface by SPYRIDON FLOGAÏTIS, Director of the European Public Law Center, London, Esperia Publications Ltd., 2003.

L'amministrazione parallela. Il «parasistema» giuridico-amministrativo. Introduzione di FELICIANO BENVENUTI, Giuffrè, Milano, 1987.

“El contrato de crédito externo,” in *Revista de Administración Pública*, Madrid, 1982, 97: 423-449; anche in *Contratos Administrativos. Contratos especiales*, t. II, Buenos Aires Astrea, 1982, pp. 187 a 226. Oppure in *Después de la Reforma del Estado*, Buenos Aires, FDA, 1996 y 1998, capitolo IV.

Alcune altre note sul contesto argentino attuale:

http://gordillo.com/cv/art_29.pdf “Si las palabras fueran energía eólica...,” *LL*, 2004-C, 1557; anche in: JORGE FERNÁNDEZ RUIZ (coord.), *Derecho Administrativo. Memoria del Congreso Internacional de Culturas y Sistemas Jurídicos comparados*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2005, pp. 107-112; anche in: D'ARGENIO, INÉS (dir.), *Ejercicio de la función pública. Ética y transparencia. Homenaje al Profesor Bartolomé Fiorini*, La Plata, Platense, 2007, pp. 35-40.

http://www.gordillo.com/cv/art_41.pdf “Racionalidad, política, economía, derecho” in: *LL*, 28 de diciembre de 2005, p. 1.

http://www.respublicaargentina.com/archivos_bajar/Laconstitucionalidadformaldeleternoretorno.pdf; http://www.gordillo.com/cv/art_44.pdf: “La constitucionalidad formal del eterno retorno. El presidencialismo argentino para el 2007, 2011, 2015, 2019, 2023, 2031. ¿Después parlamentarismo y sistema de partidos políticos moderno?,” in *Res Publica Argentina, RPA*, 2006-2: 59-102.

Il contesto storico dell'esperienza argentina negli inizi dal secolo XXI:

http://gordillo.com/cv/art_6.pdf “El Estado de Derecho en estado de emergencia,” *LL*, 2001-F, 1050; anche in: LORENZETTI, RICARDO LUIS (dir.), *Emergencia pública y reforma del régimen monetario*, Buenos Aires, La Ley, 2002, pp. 53-64.

http://gordillo.com/cv/art_10.pdf “Un leading case provincial en que el derecho no cae en la vorágine,” *LL*, 2002-B, 344.

http://gordillo.com/cv/art_12.pdf “«Corralito», Justicia Federal de Primera Instancia y contención social en estado de emergencia,” *LL*, 2002-C, 1217.

“Justicia federal y emergencia económica,” in: Universidad Austral, *Control de la administración pública*, Buenos Aires, RAP, 2003, pp. 117-22.

“Las tarifas en los servicios públicos privatizados. El régimen de audiencias públicas,” in: RICARDO LUIS LORENZETTI / GUSTAVO JUAN SCHÖTZ (coords.), *Defensa del consumidor*, Universidad Austral / Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 2003, pp. 113-122.

La città di Buenos Aires

“I Jornadas sobre el Fuero Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad de Buenos Aires: Palabras de cierre,” in: ALEJANDRA PETRELLA (coord.), *El fuero contencioso administrativo y tributario de la ciudad de Buenos Aires*, JA, 2002-III, fascicolo 7, 14-VIII-2002, pp. 95-6.

“Administrar sin justicia,” *RAP Provincia de Buenos Aires*, 2003, año 1, número 1, pp. 11-25.

“Jornadas sobre acción de amparo en la Ciudad de Buenos Aires,” en [áDA Ciudad, *Revista de la Asociación de Derecho Administrativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, número 1, pp. 187-90, http://www.adaciudad.org.ar/pdfs/eventos/20060627/Palabras_de_Clausura_del_Dr_Gordillo.pdf

http://www.adaciudad.org.ar/pdfs/eventos/20070920/La_institucionalidad_portena-Conferencia_Inaugural.pdf

La Provincia di Buenos Aires

“La justicia administrativa en la Provincia de Buenos Aires (Una contrarreforma inconstitucional),” *ED*, 30-XI-01. Anche in: *Revista de Estudios de Derecho Público*, REDEp, Querétaro, FUNDAp, Fundación Universitaria de Derecho, Administración y Política, S.C., 2001-1, Justicia administrativa en México y en Iberoamérica, pp. 205-226. Anche in: AA.VV., *El Derecho Público a Comienzos del Siglo XXI. Estudios en Homenaje al Profesor Allan R. Brewer Carías*, tomo II, Derecho Administrativo, Madrid, Thomson-Civitas, 2003, pp. 2383-2404.

http://www.gordillo.com/cv/art_23.pdf. “La sociedad civil vs. el poder político” nota al fallo de la SCJBA (Corte de Conjuces), Flores, *LL*, 2003-E, 263. <http://www1.hcdn.gov.ar/dependencias/cceinformatica/PUBLICIDAD%20OFICIAL/PONENCIAS/La%20sociedad%20civil%20Agustin%20Gordillo.htm>

http://www.gordillo.com/cv/art_30.pdf: “Axel en la justicia administrativa de la Provincia de Buenos Aires,” *RAP-Provincia de Buenos Aires*, aprile dal 2004, año II, n° 13, pp. 7-12; www.revistarap.com.ar, Circular Letter n° 9.

La Nazione

“Una celebración sin gloria” in: BIDART CAMPOS (dir.), *150° Aniversario de la Constitución Nacional*, Buenos Aires, La Ley, 2003, pp. 13-24; *LL*, 2003-C, 1091-1102. http://www.gordillo.com/cv/art_20.pdf

LOUIS HECTOR BERLIOZ, *Mémoires*, www.gutenberg.org, Gutenberg Project [EBook #26370].

http://www.gordillo.com/cv/art_33.pdf: “¿Puede la Corte Suprema de Justicia de la Nación restituir la seguridad jurídica al país?,” *LL*, 2005-A, 905-921. Anche in: DAVID CIENFUEGOS SALGADO / MIGUEL ALEJANDRO LÓPEZ OLVERA (coords.), *Estudios en homenaje a don Jorge Fernández Ruíz. Derecho constitucional y política*, México, D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, pp. 269-296. Vide: <http://saberderecho.blogspot.com/search/label/Gordillo>

http://www.gordillo.com/cv/art_44.pdf, http://www.respublicaargentina.com/archivos_bajar/Laconstitucionalidadformaldeleternoretorno.pdf: “La constitucionalidad formal del eterno retorno. El presidencialismo argentino para el 2007, 2011, 2015, 2019, 2023, 2031. ¿Después

parlamentarismo y sistema de partidos políticos moderno?" in: *Res Publica Argentina, RPA*, 2006-2: 59-102.

La regione

"La región argentina a partir de la Constitución de 1994," in: *Consejo Federal de Inversiones, Seminario Internacional: Federalismo y Región*, Buenos Aires, 1997, p. 195 e ss.; anche in: *RAP, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública*, Editorial Ciencias de la Administración, n° 225, Buenos Aires, 1997.

La storia

JEAN-PIERRE CLÉMENT, *Histoire de la vie et de l'administration de Colbert*, Gutenberg Project [EBook #27215].

MARY PLATT PARMELE, *A Short History of France*, Gutenberg project [EBook #16910].

G. K. CHESTERTON, *A Short History of England*, Gutenberg Project [eBook #20897], anche in: <http://www.archive.org/details/ashorthistory00chesuoft>

CHARLES KINGSLEY, *The Ancien Regime*, www.gutenberg.net, Gutenberg Project [eBook #1335].

EDWARD GIBBON, *History of the Decline and Fall of the Roman Empire*.

<http://www.gordillo.com/tfola.html>: *The Future of Latin America: Can the EU Help?*, Preface by SPYRIDON FLOGAÏTIS. Director of the European Public Law Center, London, Esperia Publications Ltd., 2003.

La storia personale

<http://www.gordillo.com/entrevista.html>