

## AUTOSTRAD: L'ESPERTO, "CONCESSIONE FOLLE, STATO RISCHIA DI PAGARE COMUNQUE"

17 Agosto 2018



TERAMO – “Un conto è che il Ministero debba pagare il concessionario quando decida, per capriccio, di revocare la concessione, altro è che il Ministero debba pagare il concessionario quando questi sia venuto meno agli obblighi previsti dalla convenzione: è un’assurdità, una follia”.

Nel dibattito che si infiamma in questi giorni necessità di revocare le miliardarie concessioni ad Autostrade per l’Italia, società dell’Atlantia della famiglia Benetton, dopo il tragico crollo del ponte Morandi a Genova, sull’autostrada A10, si registra anche l’intervento, in un lungo post di facebook di Enzo Di Salvatore, costituzionalista abruzzese e docente dell’Università di Teramo.

Di Salvatore non esita a definire “folle, e certo non per colpa dell’attuale vice premier Luigi Di Maio”, la convenzione sottoscritta con la società dei Benetton nel 2007 dal governo di centrosinistra di Romano Prodi, a coronamento della privatizzazione di oltre 3 mila chilometri di rete autostradale, prima gestita dallo stato attraverso l’Iri, avviata nel 1999 dal governo di Massimo D’Alema, ex Partito democratico ora esponente di spicco di Liberi e Uguali. Convenzione mai oggetto di polemiche e ripensamenti da parte dei governi di centrodestra con Silvio Berlusconi premier.

Convenzione che paradossalmente, anche in caso di dolo grave del concessionario, come si presume sia ovviamente il crollo di un ponte che ha provocato finora 38 vittime accertate, e che Autostrade per l’Italia aveva il dovere di monitorare e mantenere in sicurezza, prevede incredibilmente anche in questo caso il pagamento di risarcimenti miliardari al concessionario se la concessione viene revocata, tanti soldi quanti sono i mancati ricavi, circa un miliardo l’anno, fino alla fine della concessione, che scade nel 2038, in tutto circa 20 miliardi.

Di Maio ritiene però che “i venti miliardi di penale si devono pagare quando si straccia un contratto senza motivazione. Ma qui stiamo parlando di un contratto ad Autostrade per l’Italia che prevedeva obblighi che per noi non sono stati rispettati, perciò si deve retrocedere dalla concessione. Noi non abbiamo avviato la procedura in maniera immotivata”.

Per Di Salvatore però purtroppo le cose non stanno esattamente così.

“La convenzione prevede ben altro – spiega il costituzionalista – qualcosa di folle e certo non per colpa di Di Maio, essendo stata sottoscritta nel 2007. La convenzione con Autostrade per l’Italia riguarda una serie di autostrade. Il che comporta che i poteri del concedente (il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, subentrato all’ANAS) e gli obblighi del concessionario (Autostrade per l’Italia) riguardino tutte le autostrade date in concessione: non solo, dunque, la A10”.

“Gli obblighi del concessionario – prosegue Di Salvatore – sono elencati puntualmente all’articolo 3 e tra questi vi sono quelli relativi al programma dei lavori di ordinaria e di straordinaria manutenzione; il Ministero esercita poteri di controllo, e cioè è tenuto a controllare che il concessionario adempia agli obblighi previsti dalla convenzione. In caso di gravi inadempienze, il Ministero può irrogare le sanzioni amministrative pecuniarie previste, ma non prima di aver seguito una procedura con la quale accerti che il concessionario abbia effettivamente violato gli obblighi. Se così dovesse risultare, il Ministero può adottare un decreto di decadenza dalla concessione (articolo 9). Una volta dichiarato decaduto, il Ministero deve comunque corrispondere al concessionario un importo pari “al valore attuale netto dei ricavi della gestione (...) sino alla scadenza della

concessione". In breve: occorre moltiplicare tale valore per l'intera durata della concessione e per tutte le autostrade gestite dal concessionario. Ecco perché si parla di venti miliardi di euro".

Prosegue dunque il ragionamento Di Salvatore: "La decadenza è cosa diversa dalla revoca: mentre la decadenza può essere dichiarata qualora vi siano stati gravi inadempimenti, la revoca può essere disposta a prescindere dalla violazione degli obblighi, e cioè anche solo perché così piace al Ministero. In questo caso – si legge nella convenzione – al concessionario è dovuto un "indennizzo/risarcimento" "nel rispetto del principio dell'affidamento". Pari a quanto? L'importo dovuto è identico a quello previsto per la decadenza dalla concessione, come è scritto all'articolo 9 bis".

"Ora, mentre è normale che il Ministero debba risarcire il concessionario in caso di revoca, non è affatto normale che debba farlo quando venga dichiarata la decadenza. Detto altrimenti: un conto è che il Ministero debba pagare il concessionario quando decida, per capriccio, di revocare la concessione, altro è che il Ministero debba pagare il concessionario quando questi sia venuto meno agli obblighi previsti dalla convenzione: una assurdità, una follia".

Di Salvatore conviene però sul fatto che sul concessionario pende la responsabilità di danni ingenti che sarà in questo caso senza problemi di natura giuridica e contrattuale a risarcire.

"Quanto appena detto sulla decadenza e sulla revoca non toglie che il concessionario resti comunque responsabile per i danni derivanti 'da fatti ad esso imputabili causati a persone ed a cose'. Questa clausola è contenuta all'articolo 16 bis della convenzione e si applica a prescindere dal mancato rispetto degli obblighi del concessionario. In questa evenienza, non ci sarebbe alcuna procedura di contestazione da attivare, perché si può essere responsabili a prescindere dai motivi che possano dar luogo alla decadenza o alla revoca, così come a prescindere dal se il fatto costituisca o no reato: in ogni caso, è, però, necessario che i danni prodotti siano "imputabili" al concessionario. Il che comporta che occorra previamente accertare se il danno sia conseguenza diretta di un comportamento anche omissivo di Autostrade per l'Italia".