



Governo italiano VS Autostrade d'Italia

Nel dicembre scorso si è vista la solita ressa dei partiti di governo per il varo del decreto “milleproroghe” all’interno del quale si farebbero passare, salvo intese, provvedimenti che riguardano una materia molto delicata come quella delle concessioni pubbliche. In effetti nell’ultima riunione del CdM è passata la bozza di norma che prevede che *“ad Anas potrà essere affidata la gestione provvisoria in caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessione di strade ed autostrade, in attesa dello svolgimento delle procedure di gara per l’affidamento di un nuovo concessionario”*.

Una norma che, come ribadito da Di Maio, capo della delegazione M5S al governo, consente di revocare le concessioni alla società facente capo al gruppo Benetton. Ma siamo proprio sicuri che Di Maio sia nel giusto? Sembra che sia l’ennesima “boutade” fatta circolare per mettere in discussione un rapporto contrattuale che appare assai difficile revocare senza tener conto delle condizioni contrattuali che vanno rispettate dalle parti.

Innanzitutto, sotto il profilo generale *“sulla carta – scrive La Repubblica del 22.12 u.s. – potrebbe apparire una norma di buon senso – che non tiene però conto delle gravi difficoltà operative in cui si dibatte l’Anas, che non è mai stato un sinonimo di un modello di efficienza e puntualità nei cantieri”*.

La norma prevista nella bozza delle “milleproroghe” dovrà reggere non solo allo scontro in seno alla maggioranza, ma anche al fuoco di sbarramento dei concessionari che hanno avuto anche il sostegno di Confindustria.

“Il provvedimento – si legge in una nota – genera una grossissima lesione dello Stato di diritto in quanto modifica per legge, e in modo unilaterale, i contratti con “profili di incostituzionalità” e rischia di provocare conseguenze gravi nei confronti delle società concessionarie, in particolare di quelle quotate in Borsa”. In effetti, subito dopo l’annuncio del Governo, la società di Benetton alla fine dell’anno – alla chiusura della Borsa – aveva perso il 4,85% di capitalizzazione, pari a 883 milioni di euro.

I primi a contestare la bozza propinata dal governo sono stati i ministri di Italia Viva: il ministro Terranova ha parlato addirittura di “esproprio proletario”. *“E’ un principio di civiltà giuridica che non si cambiano regole in corso d’opera”* secondo quanto scrive Italia Viva.

La norma, pur avendo carattere generale, verrebbe utilizzata soprattutto per revocare la concessione ad Autostrade per l’Italia, del gruppo Atlantia S.p.A. della famiglia Benetton, ma le cose non sono così semplici.

Sotto il profilo giuridico, va ricordato che la recente sentenza del TAR di Genova ha rimandato alla Consulta la decisione del Governo di escludere unilateralmente ASPI (l’Associazione dei Concessionari) dalla demolizione e ricostruzione del Ponte Morandi. Ma v’è un’altra sentenza, questa volta della Corte EDU, che – a seguito di revoca da parte dell’allora ministro Antonio Di Pietro – nel 2006 stabilì che *“i contratti di concessione non sono modificabili in modo unilaterale”* aggiungendosi oggi che ANAS, è stata indicata come preferibile gestore senza una gara pubblica, in contrasto con la normativa europea.

Anche il premier Conte sembra dello stesso parere – ma solo apparentemente – in quanto si è limitato a ribadire *“che il governo ha il diritto di fare una revisione di tutte le concessioni. Sono beni dello Stato – ha aggiunto - non dei concessionari”*. Nessuno mette in discussione questo principio ma il problema è che una nuova norma può valere solo per il futuro senza poter modificare le condizioni delle concessioni ancora in corso.

“L’ASPI minaccia la risoluzione del contratto facendo una richiesta – in base al contratto in corso – di ben 23 miliardi di euro”.

Secondo Palazzo Chigi, l’ASPI sta attuando una strategia di scontro frontale anche se è evidente che tra le forze di governo non vi è una unanimità. In particolare il PD teme di infilarsi in una guerra legale dall’esito incerto di fronte alla minaccia dei legali di Atlantia S.p.A. di ricorrere sia alla Corte Costituzionale che alla Corte di Giustizia europea per opporsi alla revoca della concessione. *“Sia Conte che il PD – scrive La Repubblica del 29.12 – vorrebbero trovare una soluzione prima che inizi uno scontro legale che potrebbe avere delle ripercussioni sull’immagine dell’Italia sui mercati internazionali”*. Anche per Autostrade per l’Italia resta in piedi la trattativa: *“lo dimostra la decisione di autosospendersi gli aumenti tariffari in accordo con il MIT”*.

D’altra parte, se ci fosse stata una via d’uscita, come quella proposta dal passato governo, della revoca della concessione per inadempimento contrattuale del concessionario, non c’era bisogno di far passare tanti mesi senza procedere su questa strada. Ci sembra che anche questa volta la linea di Di Maio e del M5S abbia fatto cilecca: motivo in più per liberare il paese da questa pesante zavorra parlamentare che si è dimostrata incapace di avere una chiara visione politica, che finora ha fatto in modo di allontanarci dall’UE mettendo in discussione il nostro ruolo di paese fondatore dell’UE, senza la capacità di risolvere la grave crisi economica che ancora persiste, relegando il nostro paese agli ultimi posti in Europa.

Ci vorrà del tempo perché l'Italia possa riacquistare quella posizione che aveva, soprattutto dopo anni di polemica con l'UE accusata di bloccare la crescita economica del nostro paese quando questo dipende dall'incapacità della direzione politica del paese, passata prima nelle mani della destra sovranista, con la collaborazione del M5S che anche nel presente governo continua a portare avanti le sue proposte in controtendenza con ogni tentativo di tirar fuori l'Italia dal pantano in cui si trova.

2.01.2020

www.dirittoineuropa.eu