

Governo, una legge per togliere la concessione ad Autostrade

Renzi: fischi al Pd boomerang per Lega e 5S. Inchiesta, documento svela debolezza dei tiranti

Un decreto o un disegno di legge da approvare con una corsia preferenziale in Parlamento. Per cancellare di fatto la concessione assegnata alla Società Autostrade. Intervenedo, però, non con una semplice revoca che verrebbe sottoposta ai tempi delle procedure giudiziarie. Bensì abrogando o modificando la legge che ha fatto entrare in vigore proprio la Convenzione.

segue a pagina 2 ➔



Ieri in piazza De Ferrari a Genova manifestazione in ricordo delle vittime del ponte Morandi FOTO LEONI, GENOVA

Dopo il crollo del ponte Morandi

Autostrade, il blitz del governo via la concessione con una legge

L'esecutivo pronto a varare una nuova norma per una ristatalizzazione di fatto della rete con il passaggio della gestione all'Anas che però potrebbe non avere le risorse necessarie

➔ segue dalla prima
CLAUDIO TITO, ROMA

È questo il piano allo studio del governo che vuole stringere i tempi e soprattutto non intende rinunciare al suo primario obiettivo dopo la tragedia di Genova: sottrarre la gestione della rete autostradale alla società controllata da Atlantia e dalla famiglia Benetton. Per consegnarla ad Anas, la società pubblica che amministra e cura la manutenzione le strade. «La soluzione – ripetono nella squadra governativa – deve essere definitiva oltre che rapida».

Sulle scrivanie del presidente del Consiglio Conte e dei due vice-premier, Di Maio e Salvini, infatti da un paio di giorni è comparso un dossier che punta a risolvere il contenzioso con l'azienda di Castellucci attraverso un vero e proprio blitz. È un progetto - ancora

in fase di definizione - che ha come presupposto quello di non utilizzare gli strumenti inseriti nella Convenzione ma di incidere sul provvedimento che ha nella sostanza autorizzato la nascita della Convenzione stessa. In realtà sono due le leggi in discussione: la 286 approvata nel 2006 (poi estesa nel 2008 dal governo Berlusconi) e la proroga licenziata dalle Camere nel novembre del 2014. La maggioranza giallo/verde, dunque, ritiene di poter agire su quei due testi con una nuova normativa che sostituisce entrambe facendo decadere l'accordo siglato con Autostrade. Al momento sono in corso anche degli approfondimenti sulla tenuta costituzionale di questa procedura. La legittimità costituzionale, infatti, può rappresentare un ostacolo in questa vicenda e in questo senso anche il ricorso ad una decreta-

zione d'urgenza potrebbe creare più di una complicazione. Ma i tecnici dell'esecutivo sono convinti di poter superare anche queste osservazioni.

In primo luogo perché si ricorrebbe ad un provvedimento della stessa "forza" giuridica utilizzata alla fonte. In secondo luogo, si rimarcherebbero alcuni deficit - già evidenziati dalla Corte di Giustizia europea - relativi alla proroga del 2014. Una scelta compiuta con il classico provvedimento "Milleproroghe" e senza un nuovo bando europeo che - secondo Palazzo Chigi - sarebbe stato invece indispensabile.

Non solo. La legge farebbe riferimento all'articolo 1453 del codice civile che così recita: «Nei contratti con prestazioni corrispettive, quando uno dei contraenti non adempie le sue obbligazioni, l'altro può a sua scelta chiedere

l'adempimento o la risoluzione del contratto». Un richiamo che, a giudizio di chi sta predisponendo la pratica, inibirebbe anche la possibilità di appellarsi ad un'altra norma, quella contenuta nell'articolo 176 del codice degli appalti che peraltro non riguarda l'ipotesi dell'inadempimento dell'appaltatore. La piattaforma ideata dai tecnici della presidenza del Consiglio risponderebbe dunque in primo luogo ad una esigenza che questo esecutivo giudica improrogabile: accogliere immediatamente le istanze di chi li ha votati e di larga parte dell'opinione pubblica. Tempi certi, quindi. E la legge, in questo senso, invertirebbe l'onere della prova in un eventuale e probabile contenzioso con Atlantia. Con una nuova normativa, infatti, tutto sarebbe immediatamente esecutivo e spetterebbe ad Autostrade presentare ricorso e attendere i tempi - presumibilmente lunghi -

della giustizia. Nel frattempo la gestione della rete autostradale, come già prevede la legge del 2006, passerebbe completamente nelle mani di un soggetto pubblico: ossia l'Anas. Si arriverebbe, allora, ad una rinazionalizzazione di fatto delle autostrade con l'Anas al posto di quella che un tempo era l'Iri. Uno dei punti ancora in discussione riguarda la richiesta di risarcimento danni. Che il governo, in questo caso, potrebbe rinunciare a presentare. Anche perché il troncone penale dell'inchiesta aperto dopo il crollo del ponte Morandi comunque non si fermerebbe e attribuirebbe in ogni caso la responsabilità della tragedia verificatasi a Genova. Per il governo, inoltre, il subentro dell'Anas costituirebbe una garanzia per quanto riguarda i livelli occupazionali: nella sostanza tutti i dipendenti di Autostrade per l'Italia dovrebbero avere l'assicurazione di conservare il

posto di lavoro. I problemi semmai possono essere altri. Il primo riguarda la capacità dell'Anas e dello Stato di effettuare gli investimenti miliardari già fissati dal gruppo Atlantia. Difficilmente le casse dell'Ente per le strade potranno farsi carico di quegli impegni e tanto meno le risorse a disposizione del Tesoro. Non a caso, uno dei profili collegati ma laterali della vicenda portano alla valutazione di una quotazione di Anas o di una fusione con un'altra società quotata per reperire sul mercato i fondi necessari.

L'altro aspetto è reputazionale. Quale sarà l'effetto di una scelta del genere sugli investitori internazionali? E che fine farà l'operazione in corso per acquisire la spagnola Abertis? Ma l'esigenza di chiudere il caso genovese con un intervento che dia soddisfazione all'opinione pubblica e segni il vero momento di cesura con il passato prevale su qualsiasi altra preoccupazione.

