

Come lo Stato può revocare la concessione senza pagare

» MARCO PALOMBI
E SILVIA TRUZZI

Sulla stampa e in tv domina la questione del “costo” della revoca (o meglio “caducazione” come ha scritto il premier Giuseppe Conte, cioè la perdita di efficacia di un atto giuridico) della concessione su 3 mila chilometri di corsie ad Autostrade per l'Italia: da ultimo la fonte è diventata la Fililea Cgil, che calcola esborsi per lo Stato tra i 15 e i 18 miliardi di euro.

Questa certezza sull'onerosità della procedura è declinata a vario titolo e nasce dall'articolo 9 bis della concessione, laddove si prevede che in caso di revoca, il concedente - cioè lo Stato - paghi “un importo corrispondente al valore attuale netto dei ricavi della gestione, prevedibile dalla data del provvedimento di decadenza sino alla scadenza della concessione, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti e imposte nel medesimo periodo”.

A parte che ci sono stime assai meno generose di quelle circolanti sugli introiti futuri da garantire (il professor Giorgio Ragazzi, esperto della materia, parla di 9-10 miliardi) - non è affatto detto

che lo Stato debba pagare: esistono fonti normative, e sovraordinate alla concessione, che sembrano abbastanza chiare. Insomma, il codice civile vale più di un accordo contrattuale.

ANDIAMO con ordine. Il ponte Morandi è caduto uccidendo 43 persone e questo è assodato. La gestione e la sicurezza dell'opera, nonché i controlli sugli interventi straordinari, erano in capo ad Autostrade per l'Italia. Non bastasse la concessione, c'è l'art. 14 comma 3 del Codice della Strada: “Per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'enteproprietario della strada previsti dal presente codice sono esercitati dal concessionario, salvo che sia diversamente stabilito” (e non lo è).

Il governo, insomma, intraprenderà una difficile battaglia legale, ma con parecchie frecce al suo arco. Le porte sono tutte aperte: parlare di “caducazione”, come ha fatto Conte, “comprende revoca, rescissione, risoluzione, recesso, persino la denuncia per nullità”, ha spiegato il ministro Danilo Toninelli.

Una leva e un punto di partenza è l'articolo 176 comma 7 del codice dei contratti pubblici: “Qualora la concessione sia risolta per inadempimento

del concessionario trova applicazione l'articolo 1453 del codice civile”. E che dice questo articolo? Questo: “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, salvo, in ogni caso, il risarcimento del danno”. L'inadempimento, s'intende, riguarda le cause che hanno portato al crollo del ponte di Genova e il risarcimento del danno sarebbe ovviamente in capo ad Autostrade per l'Italia: per questo nella lettera all'azienda con cui l'esecutivo avvia la procedura di caducazione della concessione si chiede di confermare, fin d'ora, l'intenzione di ricostruire il ponte e farsi carico dei danni.

Quanto al famigerato art. 9 bis della concessione, ricade in pieno nell'articolo 1229 del codice civile: “È nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave”. E al secondo comma: “È nullo altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore o dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di

ordine pubblico”. Per questa via, peraltro, si potrebbe far saltare l'intera concessione. Sempre codice civile, articolo 1419: “La nullità parziale di un contratto o la nullità di singole clausole importa la nullità dell'intero contratto, se risulta che i contraenti non lo avrebbero concluso senza quella parte del suo contenuto che è colpita da nullità”.

ILTEMA, insomma, non è il bizzarro articolo della concessione che regala soldi ad Autostrade anche in caso di colpa (e si dovrebbe parlare di chi l'ha scritto), ma proprio l'attribuzione della responsabilità sul crollo: l'iter della battaglia Stato contro Autostrade sarà amministrativo (tradotto: è competente il Tar) perché la concessione è un atto di diritto pubblico e prenderà il via autonomamente dall'inchiesta penale, anche se il giudice potrebbe decidere di aspettare gli esiti del lavoro di Procura e Tribunale di Genova. In quel caso, Autostrade rimarrebbe in carica come concessionario e sarebbe, da contratto, comunque obbligata al risarcimento del danno: se non lo facesse, darebbe un'altra arma al governo. La legge, alla fine, è un po' meno spaventosa per la collettività rispetto a quanto raccontano i media.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le fonti Il codice degli appalti e il codice civile “valgono di più” di un contratto. La via: “Revoca per inadempimento” e nullità delle clausole che escludono la responsabilità di Autostrade

Amministrativo

Il processo sarà al Tar: fino alla sentenza resta tutto com'è (la società paga il nuovo ponte)

