

# Rassegna Stampa

di Venerdì 3 gennaio 2020



**Centro Studi C.N.I.**

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Corriere della Sera	03/01/2020	<i>LA TRATTATIVA SEGRETA TRA GOVERNO E AUTOSTRADE (F.Fubini)</i>	3
9	Corriere della Sera	03/01/2020	<i>GAMBERALE: LA REVOCA? PUNITIVA PER TUTTI I SOCI (V.Gamberale)</i>	5
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
18	Il Sole 24 Ore	03/01/2020	<i>TERZO SETTORE, MENO SPAZI PER IL CODICE APPALTI (G.Latour)</i>	6
33	Italia Oggi	03/01/2020	<i>CENTRALE DI PROGETTAZIONE SALVA (A.Mascolini)</i>	7
33	Italia Oggi	03/01/2020	<i>QUALIFICAZIONE, REQUISITI DELL'ATI E QUOTA DEI LAVORI</i>	8
<b>Rubrica Mobilità e Trasporti</b>				
2	Il Sole 24 Ore	03/01/2020	<i>ATLANTIA: RISOLUZIONE AUTOMATICA. E' SCRITTO NELLA CONVENZIONE (L.Galvagni)</i>	9

IL RETROSCENA

## La trattativa segreta tra governo e Autostrade

di **Federico Fubini**

Trattativa segreta fra governo e Autostrade per un maxi risarcimento. La revoca costerebbe allo Stato 6-8 miliardi. a pagina 9

# Autostrade, trattativa segreta per un maxi-risarcimento

Il costo della rottura scende da 23 a 6-8 miliardi. Ipotesi di indennizzo da 700 milioni

di **Federico Fubini**

Costa fra sei e otto miliardi di euro allo Stato una eventuale decisione del governo di revocare la concessione firmata dodici anni fa con Autostrade per l'Italia (Aspi). È questo l'effetto implicito di una norma nel decreto «milleproroghe» di Natale che, di fatto, modifica le clausole di rottura dell'accordo del 2007 fra il governo di allora e Aspi.

Queste ultime prevedono l'indennizzo totale dei ricavi previsti dall'azienda fino alla fine della concessione nel 2038, in ogni caso: sia che il governo intervenga nell'interesse pubblico, che per inadempienza del concessionario come è il caso per il crollo del ponte Morandi. Anche dopo un «indennizzo» da parte dell'azienda del 10% per i propri errori, il conto della revoca sarebbe dunque astronomico: per toglierle la gestione di quasi tremila chilometri di autostrade, lo Stato dovrebbe versare alla società del gruppo Atlantia 23 miliardi. Con il decreto «milleproroghe», invece, la situazione cambia, ma solo in parte. Una rottura dell'accordo non funzionerebbe

infatti come previsto due giorni fa dal capo dei 5 Stelle Luigi Di Maio, secondo il quale «si perdono solo i profitti dei Benetton» (la famiglia che controlla Aspi attraverso una quota del 30,2% nella holding Atlantia). Lo Stato dovrebbe comunque rimborsare Autostrade per le opere già realizzate e altre penali: secondo stime affidabili, appunto, fra sei e otto miliardi. Di sicuro si aprirebbe poi un contenzioso legale, perché Atlantia chiederebbe l'intero risarcimento di 23 miliardi e un pagamento per i danni alla reputazione della holding quotata.

Così fra il governo e i Benetton si sta creando un equilibrio del terrore. Ciascuna delle due parti aspetta che l'altra ceda per prima nel timore di una catastrofe. Il governo rischia di cadere sulla conversione in legge del decreto «milleproroghe», perché Italia Viva rimane contraria a una revoca della concessione considerandola un esproprio; la maggioranza e soprattutto il Pd rischiano anche di essere bollati dagli investitori internazionali come inaffidabili, indifferenti agli impegni presi con le imprese — giusti o sbagliati che essi siano —, capaci di cambiare le regole del gioco arbitrariamente in ogni

momento. Quanto ai Benetton, anch'essi hanno qualcosa da temere: rischiano il fallimento di Aspi e pesanti ricadute di mercato sull'indebitata holding Atlantia, dato che le autostrade italiane contribuiscono ancora oggi per un terzo dei margini lordi del gruppo. Se lo scontro sulla revoca finisse in tribunale, lo Stato bloccherebbe qualunque indennizzo a Aspi.

Entrambi i fronti, poi, hanno molto da perdere nell'incertezza di una sfida giudiziaria destinata a durare anni e in grado di infliggere danni pesantissimi su chiunque ne esca perdente. Del resto l'esito dello scontro in tribunale non è scontato perché, per quanto squilibrata e anomala, la concessione del 2007 conserva sempre valore di legge.

Divisi dal crollo di Genova e da tanti altri casi evidenti di cattiva manutenzione delle autostrade, il governo e i Benetton ora hanno circa due mesi. L'atto di revoca del ministero dei Trasporti potrebbe infatti arrivare a inizio marzo. Nel frattempo, le due parti possono provare riprendere le fila di un negoziato che il premier Giuseppe Conte aveva aperto in autunno con una richiesta precisa: un taglio delle tariffe autostradali del

5% stabile nei prossimi anni. Aspi finora ha respinto questa ipotesi, tracciando due linee rosse: rifiuta di offrire riduzioni dei pedaggi — anche quelle proposte dall'Autorità dei Trasporti — e non vuole ridiscutere neanche per il futuro i termini della convenzione che prevedono indennizzi colossali a proprio favore in caso di revoca per la sua stessa malagestione. In compenso gli emissari dei Benetton mettono sul tavolo del negoziato del denaro: 600 milioni di euro per ricostruire il ponte di Genova, 800 per indennizzi ai genovesi e 700 che il governo potrebbe impiegare come meglio crede.

Nel governo quest'offerta viene considerata insufficiente a compensare per le inadempienze di Autostrade. Se però l'azienda mettesse a disposizione altri 700 milioni, si raggiungerebbe una somma sufficiente proprio a sostenere un taglio delle tariffe del 5% come quello richiesto da Conte. In totale l'impegno finanziario di Aspi sarebbe pari a un anno del suo fatturato. Ma in caso di accordo, in pochi giorni un probabile recupero del 20% del titolo di Atlantia in Borsa farebbe salire di un miliardo il valore della quota dei Benetton.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

**Al vertice**



Il dossier del ministero delle Infrastrutture guidato da Paola De Micheli (foto in basso) sulla revoca della concessione ad Autostrade sarà al centro di un Consiglio dei ministri della prossima settimana a cui parteciperà anche il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri (foto in alto)

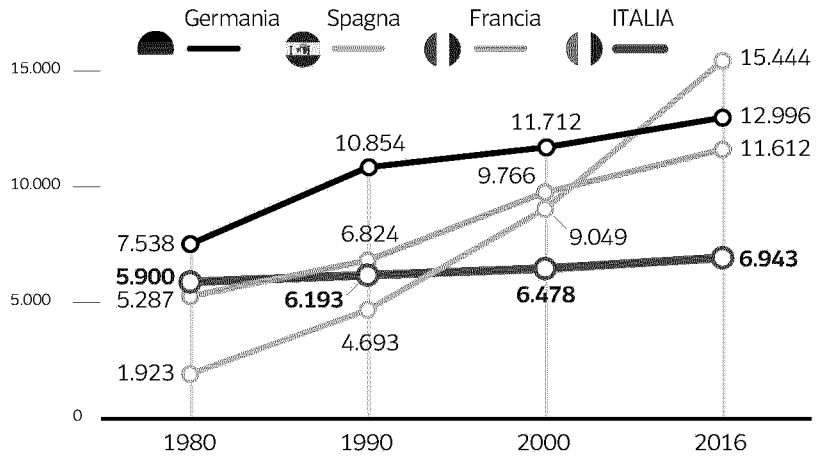
**La parola**

**SUBENTRO**

Nel decreto «milleproroghe» sono state inserite due norme che permetterebbero la revoca della concessione ad Autostrade e il subentro di Anas per assicurare la gestione dell'intera rete autostradale di tremila chilometri

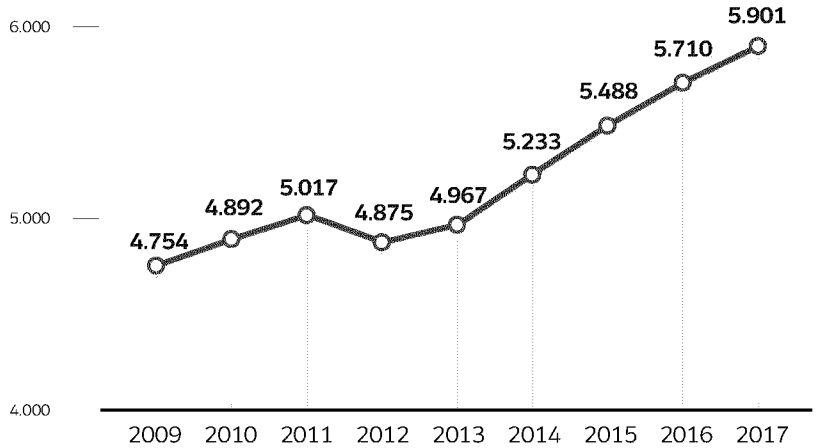
**Le autostrade in Italia**

L'evoluzione della rete nei Paesi europei (dati in chilometri)



**L'ammontare dei ricavi per le società concessionarie**

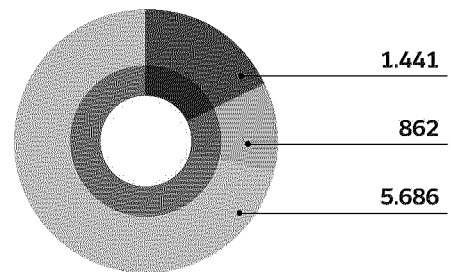
(dati in milioni di euro)



**Il valore delle tariffe**

(dati in milioni di euro)

- Ricavi netti da pedaggi
- Canoni e corrispettivi
- IVA calcolata al 22%



Fonte: Rapporto annuale dell'Authority dei Trasporti

Corriere della Sera



3 Il commento

# Gamberale: la revoca? Punitiva per tutti i soci

di Vito Gamberale (\*)

Vorrei apportare le mie riflessioni sulla iniziativa del governo di revocare la concessione ad Aspi, quindi privare Atlantia del suo asset più importante. Lo faccio sulla base della mia lunga vita manageriale, ma anche perché ho guidato Aspi (Autostrade per l'Italia) ed Atlantia per i primi 6 anni dopo la privatizzazione. Me ne andai per una decisione da me non condivisa. Ricevetti, via internet, i complimenti di Beppe Grillo (estate 2006). L'inchiesta della Procura di Genova si avvia alla chiusura. Ho maturato la percezione (diretta) che sia condotta con rigore, ma senza furore: c'è in quei magistrati la responsabilità di dare giustizia ai 43 morti che sentono sulle loro spalle; ma c'è anche la convinzione di non inseguire un giustizialismo di facciata. E riconoscere ciò, per me, non è proprio naturale! Il processo ormai è vicino. Mi attendo che al massimo inizi per la fine di questo anno. Sarà la sede in cui maturerà la «verità» più prossima alla realtà. Un ruolo importante, oltre gli imputati, lo avranno i testi. Ci saranno i testi dell'accusa; quelli della difesa; ci saranno anche i testi che la Corte riterrà opportuno aggiungere. Perché allora una giustizia di piazza deve precedere la giustizia competente? Come insegna la storia, la giustizia in piazza non è reclamata dalla piazza; serve solo a qualcuno per rafforzare il proprio potere del momento, salvo poi trovare la ghigliottina per se stesso, dietro l'angolo. Punire sommariamente i Benetton significherebbe punire tutti gli altri azionisti di Atlantia, che come quote

sono circa 3 volte i Benetton. Cioè per punire uno, da nessuno inquisito, si uccidono altri 3 innocenti! E l'altro azionariato comprende il mercato, ossia i risparmiatori, i cittadini; ma anche investitori istituzionali come Crt; investitori istituzionali esteri che hanno investito nel nostro Paese e che è auspicabile che continuino a crederci. Le aziende sono perimetri di rischio. I manager sono pagati bene dagli azionisti per gestire i rischi e accollarseli. Non significa strumentale presa di distanza da parte degli azionisti. Significa che le responsabilità fanno capo a chi vive l'azienda nella sua quotidianità ordinaria e straordinaria. L'Italia, nel campo, ha vissuto esempi di giustizia sommaria. Valga il caso Itavia. Il 27 giugno 1980 un aereo di quella compagnia precipitò nel Mar Tirreno; ci furono 81 morti. Meno di sei mesi dopo fu revocata la concessione all'Itavia, perché ritenuta responsabile di mancata manutenzione alla flotta. La decisione colpì la proprietà, la famiglia Davanzali. Questa decisione ritardò la vera giustizia che è emersa nei decenni successivi. Nel 2018 (dopo circa 40 anni!) la Cassazione ha condannato il ministero delle Infrastrutture e quello degli Interni a risarcire 108 milioni di euro agli eredi della famiglia Davanzali. A proposito del ministero delle Infrastrutture, sul caso del ponte Morandi di Genova c'è da chiedersi se è esente da responsabilità o se è stato assente nel ruolo. Il controllore non ha minori responsabilità del gestore. E non parlo della ministra, relativamente nuova nel ruolo. Chiediamoci se eventi simili, accaduti all'estero (il crollo di un nuovo ponte in America, sempre nel 2018; il crollo del nuovo terminal a Parigi qualche anno prima), abbiano avuto una gestione fuori dai binari propri, oppure

se abbia prevalso la procedura giudiziaria. La privatizzazione di Autostrade creò uno slancio di rinnovamento, di attenzione alla sicurezza, ai servizi, al dialogo con lo Stato, con le istituzioni. Il progetto era, e in quegli anni fu, di rendere le infrastrutture un'industria, come poi fu fatto con F2i. Il processo farà capire se mai la finanza si sia sostituita all'industria, o se la cupidigia e lo stile dei manager e la negligenza ed inadeguatezza del ministero competente abbiano prevalso. O magari riserverà altre sorprese, emergeranno altre cause. Vedi il caso Itavia. Meraviglia, in questo clima di ghigliottina in piazza, l'imbarazzo del Pd e del ministro dell'Economia; l'indecisione della stessa ministra delle Infrastrutture. Meraviglia lo stesso presidente del Consiglio, giurista. Verrebbe da chiedersi su quale testo di dottrina giuridica è prevista una giustizia di piazza verso chi non è nemmeno indagato, verso chi è sempre stato estraneo alla gestione, verso quegli azionisti che rappresentano il risparmio italiano e le istituzioni italiane e mondiali del risparmio. Lo stesso vale per il Movimento 5 Stelle, in particolare per il ministro Luigi Di Maio, impegnato nel costruire una propria credibilità estera ed una fiducia dell'estero nel nostro Paese. In Atlantia sono investiti diversi miliardi da parte di istituzioni finanziarie estere. Come giustificerebbe un «personale» azzerramento di questi importanti valori? Una giustizia di piazza avrebbe la grave responsabilità di indebolire e inquinare il processo di merito oltre che attenuare l'emergere delle vere responsabilità.

(\*) ex ad di Atlantia e Aspi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Chi è



● Vito Gamberale, 75 anni, ha iniziato la sua carriera in Gepi, società pubblica di gestione di partecipazioni industriali. per

poi passare ad Eni, Telecom Italia, F2i. Del gruppo Autostrade è stato amministratore delegato dal 2000 al 2006 nella fase di privatizzazione



# Terzo settore, meno spazi per il Codice appalti

## CONSIGLIO DI STATO

**Servizi sociali: inapplicabili alle concessioni le regole in tema di contratti pubblici**

**Giuseppe Latour**

Separazione più netta tra il Codice del terzo settore (Dlgs 117/2017) e il Codice appalti (Dlgs 50/2016). Con l'impossibilità di applicare le regole del decreto 50/2016 a tutte le concessioni di servizi sociali, in linea con le indicazioni letterali della direttiva europea 2014/23/UE.

Sono queste le indicazioni più importanti inserite dal Consiglio di Stato nel suo parere 3235/2019, pubblicato il 27 dicembre su richiesta dell'Anac e destinato ad aggiungere un tassello rilevante alla discussa questione delle regole da applicare a tutto il mondo degli affidamenti collegati al terzo settore. Anche perché i giudici amministrativi, nelle 11 pagine del documento, rimandano al mittente le linee guida dell'Autorità anticorruzione in materia di affidamenti di servizi sociali.

Secondo la ricostruzione del parere, infatti, l'Anac ha subito una revisione sostanziale dei suoi poteri di regolazione con il recente decreto Sblocca cantieri (Dl 32/2019). Quel provvedimento ha ridimensionato la categoria delle linee guida vincolanti, in vista della prossima pubblicazione di un regolamento unico sugli appalti pubblici: sono possibili solo

in caso di previsione esplicita del Codice. Le linee guida non vincolanti, invece, sono sempre ammesse, ma solo per la materia dei contratti pubblici: sono fuori da questo recinto tutte le altre materie, comprese quelle relative al Codice del terzo settore.

Fatte queste considerazioni preliminari, allora, il Consiglio di Stato spiega che è «necessario e opportuno restituire all'Autorità richiedente la bozza di linee guida» in materia di terzo settore. Andranno riviste alla luce del nuovo regolamento ma, soprattutto, andranno eliminati tutti gli istituti disciplinati dal Codice del terzo settore «che non possono rientrare nel campo di operatività delle linee guida non vincolanti» dell'Anac.

L'Autorità anticorruzione - va ricordato - era intervenuta con le sue linee guida per coordinare meglio la disciplina del terzo settore, inserita agli articoli 55, 56 e 57 del Dlgs 117, con la normativa esistente in materia di contratti pubblici. La mancanza di coordinamento - rilevata dalla Anac - aveva infatti portato allo sviluppo di prassi applicative disomogenee sul territorio.

Tutte queste premesse hanno una conseguenza pratica, relativa alle concessioni di servizi sociali. L'Anac aveva ipotizzato che non fossero escluse completamente dall'applicazione del Codice appalti, ma che a loro si applicasse l'articolo 164 del Dlgs 50/2016. Un richiamo che avrebbe reso obbligatorio per interi settori legati ai servizi sociali

l'utilizzo di molte regole in materia di contratti pubblici.

Per il Consiglio di Stato «questa soluzione deve essere rimediata». Il motivo è che esiste un divieto esplicito, applicabile anche agli atti dell'Authority, di introdurre livelli di regolazione superiori a quelli minimi previsti dalla disciplina europea (il cosiddetto «gold plating»). E le direttive europee dicono esplicitamente che alle concessioni di servizi sociali si applicano solo alcuni adempimenti, legati alla pubblicazione di avvisi di preinformazione e di avvisi aggiudicazione.

Questo passaggio sarà certamente oggetto di interpretazioni, ma potrebbe andare nella direzione di rivedere in parte quello che lo stesso Consiglio di Stato aveva affermato il 20 agosto del 2018 (parere 2052/2018), quando aveva stabilito che l'affidamento dei servizi sociali, comunque sia disciplinato dal legislatore nazionale, «deve rispettare la normativa pro-concorrenziale di origine europea» e, quindi, il Codice appalti.

Stando alle nuove indicazioni dei giudici, quando il rapporto assume la forma di una concessione, non sarebbe applicabile, se non in parte minima, il Codice appalti. E la conclusione è molto rilevante, perché gli articoli 55, 56 e 57 del Dlgs 117/2017 sono imperniati proprio su una logica concessoria. Probabile, comunque, che in futuro servano altri chiarimenti per indicare la strada agli operatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



*Istituita presso l'Agenzia del demanio per predisporre gratis i progetti di edifici per gli enti locali*

# Centrale di progettazione salva

## Dotazione di 5 mln per il 2020. Assunzioni a rischio

Pagina a cura

DI **ANDREA MASCOLINI**

**L**a Centrale di progettazione presso l'Agenzia del demanio rimane in vita, ma con soli 5 milioni per il 2020; tagli di fondi per Anas (meno 200 milioni ma di fatto «rientrano» nel 2021 e nel 2022), per Casa Italia (meno 100 milioni nel 2021 e nel 2022) e per diversi altri piani nazionali (dall'edilizia sanitaria a quella abitativa, a quella residenziale).

**In aumento fondi per protezione civile e edilizia universitaria.** Sono questi gli effetti che determina la legge di bilancio appena approvata dal parlamento che, alla fine dell'esame, vede comunque salva la cosiddetta centrale o struttura per la progettazione fortemente voluta dall'ex ministro Tria. Ci è mancato poco, però, che saltasse per aria dal momento che il Movimento cinque stelle aveva presentato in commissione bilancio la proposta di sopprimere i commi della legge 145/2018 che individuano

e finanziano la struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici. Una sorta di megacentrale di progettazione, presso l'Agenzia del demanio, che, operando in sinergia con Investitalia e Strategia Italia, dovrebbe predisporre gratis progetti di edifici soprattutto per gli enti locali.

**L'istituzione della struttura era demandata ad un dpcm** che non è stato ancora emanato ma il futuro per la «Centrale» non appare roseo visto che intanto perde 95 milioni sui 100 di euro assegnati a fine 2018. Il taglio in realtà riguarda, però, soltanto il 2020, mentre sembrerebbero salvi gli stanziamenti inizialmente previsti, pari a 100 milioni annui dal 2021 di cui alla legge 145 (articolo 1, comma 106).

**Per il 2020 sembra quindi difficile immaginare come assumere i previsti 300 dipendenti**, di cui il 70% con qualifica tecnica. Ma, soprattutto, sembra essere cambiato il mood politico considerando da un lato che proprio il M5s aveva presentato l'emendamento soppressivo e, dall'altro, che il provvedimento

attuativo non si è mai visto.

**Tornando al fronte delle risorse, e alle loro riduzioni** o definanziamenti, per quanto riguarda l'Anas si è provveduto alla decurtazione dei trasferimenti per un importo di 200 milioni per il 2020 anche se in realtà queste somme vengono comunque riassegnate sul 2021 e sul 2022 per lavori di manutenzione della rete (la fonte in questo caso è la legge di bilancio del 2014 che prevedeva un finanziamento pluriennale).

**La scure si abbatte anche sugli interventi per il rischio sismico** e in particolare sul dipartimento della presidenza del consiglio dei ministri. Casa Italia: è salvo il 2020 ma sia nel 2021, sia nel 2022, vengono tagliati 50 milioni per ogni annualità.

**Sono invece poco meno di 50 milioni i fondi tolti all'edilizia pubblica.** L'edilizia residenziale e pubblica (scuole e ospedali), l'edilizia convenzionata e agevolata e il piano di edilizia abitativa perdono 48,8 milioni nel 2020 (ma si arriva a superare i 100 milioni se si

guarda anche ai due anni successivi) sotto forma di definanziamento. Il taglio più rilevante riguarda in particolare l'edilizia pubblica compresa quella scolastica e sanitaria di cui alla legge n.205/2017 (art. 1, comma 1072) che perde 30,9 milioni nel 2020. Per l'edilizia sanitaria si è operata una riprogrammazione dei fondi che colpisce il 2020 (meno 400 milioni), soprattutto il 2021 (meno 1,4 miliardi) che vengono posticipati al 2023 e anni seguenti.

**Ma anche le infrastrutture sono oggetto di tagli:** è il caso dei porti che da qui al 2022, sono defanziati per 55 milioni di cui 15 già l'anno prossimo. In particolare, la riduzione maggiore viene operata sul capitolo di bilancio relativo all'adeguamento (meno 30 milioni), seguito da quello dedicato alla integrazione con la rete ferroviaria (meno 15) e a quello per le infrastrutture portuali (meno 10).

**Sorridono invece il settore della protezione civile,** dove arriva un nuovo finanziamento di 345 milioni per il 2020, e quello dell'edilizia universitaria (+210 milioni in tre anni).

© Riproduzione riservata



**ASSENZA E SCOSTAMENTO ESCLUDE DA GARA**

**Qualificazione, requisiti dell'Ati e quota dei lavori**

**L'**assenza di un requisito di qualificazione in misura corrispondente alla quota dei lavori, cui si è impegnata una delle imprese costituenti il raggruppamento temporaneo (Ati) in sede di presentazione dell'offerta determina l'esclusione dell'intero raggruppamento, anche se lo scostamento sia minimo ed anche nel caso in cui il raggruppamento nel suo insieme (ovvero un'altra delle imprese del medesimo) sia in possesso del requisito di qualificazione sufficiente all'esecuzione dell'intera quota di lavori. È quanto ha stabilito il Consiglio di stato con la sentenza del 18 dicembre 2019 n. 8540 della quinta sezione in merito ad una procedura di affidamento riguardante «servizi a quantità indeterminata di pittura e trattamento dei ponti di volo, ponti coperti e scoperti» di unità della Marina militare che, preliminarmente, i giudici riconducono alla nozione di appalto di lavori e in particolare alla categoria dei lavori di manutenzione ordinaria «visto che un servizio non è un opus, ma è un'attività propria del terziario non diretta alla produzione o alla fornitura di beni, e svolta per soddisfare bisogni di singoli oppure di collettività che attengono ad esigenze diverse e che è di suo ripetibile nel tempo, a differenza di un lavoro che si esaurisce una tantum nel suo compimento ed è oggettivamente tangibile nella sua realizzazione». Ciò premesso, la questione principale atteneva alla legittimità o meno della partecipazione di un raggruppamento temporaneo in cui un mandante non possedeva un requisito speciale (fatturato specifico) nella misura corrispondente alla quota dei lavori, cui si è impegnata una delle imprese costituenti il raggruppamento temporaneo in sede di presentazione dell'offerta. Per il collegio giudicante (che richiama l'adunanza plenaria n. 6 del 27 marzo 2019, pronunciata in applicazione dell'articolo 92, comma 2 del dpr 207/2010) in questi casi scatta l'esclusione dell'intero raggruppamento. A nulla vale che lo scostamento minimo e che il raggruppamento nel suo insieme (ovvero un'altra delle imprese del medesimo) sia in possesso del requisito di qualificazione sufficiente all'esecuzione dell'intera quota di lavori. La mancata copertura dei requisiti rispetto alla quota di lavori da eseguire è motivo di esclusione.

© Riproduzione riservata





**AUTOSTRADE**

# Atlantia: risoluzione automatica. È scritto nella convenzione

**La holding (-3% in Borsa) ha 30 giorni per accettare il cambio normativo**

**Laura Galvagni**

Un'altra seduta in rosso per Atlantia che a questo punto è un passo dallo scendere sotto la soglia psicologica dei 20 euro a titolo. Ieri le azioni della società hanno perso il 3% chiudendo a 20,16 euro. Una battuta d'arresto frutto della costante pressione del governo sull'azienda, con l'esecutivo che appare ormai sempre più determinato a togliere la concessione ad Autostrade per l'Italia. Una manovra che, come è noto, è tutta contenuta nell'articolo 35 del decreto Milleproroghe. Norma che, a parere di diversi giuristi, ha elevati profili di incostituzionalità ma, nonostante questo, è di fatto diventata efficace a partire dallo scorso primo gennaio con tutti i risvolti ben noti per la compagnia infrastrutturale che ora, naturalmente, è al lavoro per capire come affrontare l'intera questione.

Ma come intende rispondere Atlantia a questa offensiva del governo? Ufficialmente la società e le sue controllate non commentano e ribadiscono, piuttosto, che fa fede la nota emessa da Aspi il 22 dicembre scorso. Una lunga presa di posizione con la quale, sostanzialmente, l'azienda si diceva pronta a tutelare con ogni mezzo i propri interessi. E in quest'ottica è plausibile immaginare che possa agire su due fronti: uno più operativo e l'altro prettamente legale.

Sul piano operativo l'arma a disposizione della compagnia è la Convenzione unica firmata nel 2007. In particolare, c'è un passaggio che Aspi e di conseguenza Atlantia intendono far valere, ossia l'articolo 9 bis del contratto. In quel

passaggio vengono disciplinati nel dettaglio recesso, risoluzione e decadenza. Ma soprattutto è scritto nero su bianco che la società, a fronte di un cambiamento normativo sostanziale, ha 30 giorni di tempo per decidere se accettare o meno questo mutamento. Se dovesse decidere di non accettarlo di fatto scatterebbe la risoluzione automatica del contratto. Il che significa che Aspi ha tempo fino a fine mese per decidere cosa fare. La scelta, ovviamente, è nelle mani del consiglio di amministrazione ma l'orientamento, stante lo stato delle cose, appare scontato. Quanto alla tempistica, il cda si prenderà il tempo necessario.

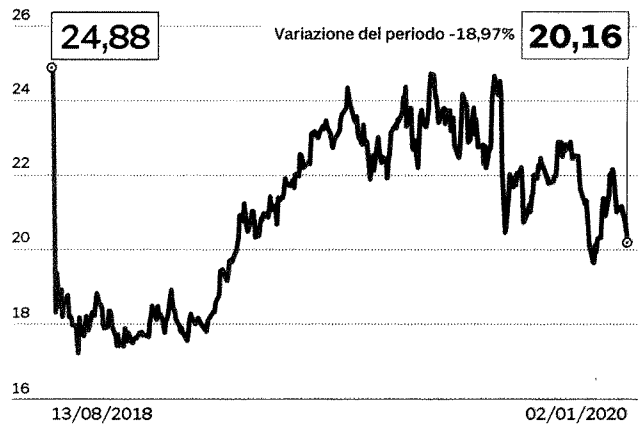
Nel mentre si sta lavorando anche alla possibile battaglia legale. E in questo caso il precedente chiave è la procedura d'infrazione aperta dalla Ue nel 2007 contro l'Italia dopo che l'allora ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro aveva introdotto il cambiamento unilaterale dei contratti di convenzione. L'esecutivo, spinto da Bruxelles, all'epoca era dovuto tornare sui suoi passi e l'esito era stata la firma della Convenzione Unica. Altro tassello del mosaico, è la sentenza del Tar della Liguria che lo scorso dicembre ha deciso di trasmettere alla Corte Costituzionale il quesito di Autostrade contro il decreto Genova, decreto con il quale la compagnia è stata estromessa dalla demolizione e dalla ricostruzione del ponte Morandi.

In attesa della risposta ha sospeso il giudizio sul ricorso presentato da Aspi e con il quale l'azienda chiedeva l'annullamento del decreto stesso. I giudici amministrativi, in particolare, hanno rilevato profili di incostituzionalità. È all'interno di questo quadro dunque che Atlantia appare orientata a muoversi per provare a tutelare se stessa e tutti gli stakeholders.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il titolo Atlantia dal crollo del ponte Morandi a oggi**

Andamento del titolo a Milano



159329