



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

RISERVATA PERSONALE

Giuseppe Conte

come Ti è noto, all'indomani del crollo del c.d. Ponte Morandi, insistente sul tratto autostradale A10 Genova – Savona, avvenuto il 14 agosto 2018, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua qualità di Concedente, aveva avviato un procedimento volto ad accertare eventuali inadempimenti del Concessionario, Autostrade per l'Italia S.p.A., agli obblighi scaturenti dal rapporto concessorio in essere in forza della Convenzione unica del 2007, finalizzato alla revoca della stessa Convenzione

Tenuto conto degli elementi di complessità della questione, anche sotto il profilo giuridico, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti *pro tempore* aveva ritenuto opportuno istituire un *Gruppo di Lavoro interistituzionale*.

A conclusione delle proprie attività, il Gruppo di Lavoro, pur concludendo nel senso della sussistenza delle condizioni per procedere alla risoluzione della Convenzione unica del 2007, per grave inadempimento della società concessionaria, aveva, tuttavia, evidenziato i possibili rischi di contenzioso derivanti dalla risoluzione unilaterale della Convenzione.

Su richiesta della Società concessionaria, era stato, pertanto, nel mese di luglio del 2019, attivato un tavolo, finalizzato ad acquisire le proposte del Concessionario, che, in ragione della rilevanza degli interessi pubblici coinvolti, ha visto la partecipazione della Presidenza

Prof. Giuseppe Conte
Presidente del Consiglio dei Ministri
Palazzo Chigi
ROMA

del Consiglio dei Ministri attraverso il Segretario Generale, il Capo di Gabinetto del Ministero dell'Economia e delle Finanze ed il Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il confronto con la Società concessionaria era stato sospeso con la crisi di Governo dell'estate scorsa per essere riavviato, sempre su richiesta della Società, nel mese di settembre a seguito dell'insediamento dell'attuale Governo. Molteplici sono stati gli incontri tecnici conclusi, in un primo momento, in data 20 novembre 2019, allorché il Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e i Capi di Gabinetto dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze avevano dovuto constatare la *«mancata individuazione di una soluzione da sottoporre alla valutazione dell'Autorità politica»*.

Successivamente, in data 29 novembre 2019, la Società ASPI aveva fatto spontaneamente pervenire una proposta negoziale (successivamente integrata dalla società Atlantia S.p.A. (controllante di ASPI) in data 10 gennaio 2020.

L'Avvocatura Generale dello Stato, richiesta da questo Ministero di esprimersi sulla predetta proposta transattiva, ha ritenuto, con parere reso in data 22 gennaio, che *“il complesso degli impegni promessi dalla controparte – anche in ragione della loro genericità – non consenta, allo stato e tenuto delle valutazioni di opportunità già condotte dall'Amministrazione per gli aspetti di merito, di esprimere un giudizio di piena soddisfazione della proposta transattiva”*, evidenziando la necessità di integrare, anche *“nel corso delle eventuali ulteriori interlocuzioni”*, la proposta negoziale di ASPI del 29 novembre 2019 e quella aggiuntiva successivamente fatta pervenire da Atlantia S.p.A..

Le risultanze della consultazione dell'Avvocatura dello Stato sono state comunicate agli amministratori delle Società ASPI e Atlantia in una riunione tenutasi in data 23 gennaio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla presenza anche del Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Capo di Gabinetto del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Successivamente, le Società ASPI e Atlantia hanno fatto pervenire ulteriori proposte negoziali, l'ultima delle quali è stata illustrata nella nota di ASPI del 5 marzo

u.s., indirizzata anche a Te e al collega Gualtieri, con la quale vengono assunti i seguenti impegni:

- impegno economico complessivo pari a 2.900 milioni di euro che rimarrà a totale carico della predetta Società e che potrà essere destinato ad una serie di interventi compensativi;

- piano straordinario di investimenti pari a 14,5 miliardi di euro di cui 5,3 miliardi di euro nel periodo 2020-2023;

- l'accettazione del modello tariffario ART, con rinuncia al ricorso giurisdizionale già proposto sul tema, con la precisazione che, in caso di mancato accordo sulla misura percentuale del profilo tariffario dell'1,93%, che comunque verrebbe accettata e applicata da ASPI, la Società si riserva la possibilità di adire il giudice amministrativo limitatamente alle modalità di calcolo della tariffa ;

- la riscrittura dell'articolo 9 della Convenzione unica del 2007, con l'applicazione, per il caso di risoluzione per grave inadempimento del concessionario del regime indennitario previsto nella Convenzione con "Enel Distribuzione", consistente nella media tra il valore delle immobilizzazioni e la redditività delle stesse.

In aggiunta alla proposta transattiva e all'impegno di rivedere, con specifico atto aggiuntivo la Convenzione Unica del 2007, come ricorderai, le Società Aspi e Atlantia, già con la nota congiunta del 6 febbraio 2020, avevano manifestato l'intenzione di avviare, parallelamente alla predetta ipotesi transattiva, un percorso che consentisse " ... *l'ingresso di soci terzi nel capitale della Società, anche per quote di maggioranza, nel rispetto dei diritti degli attuali soci di minoranza già presenti nel capitale* ".

A fronte di tale proposta transattiva, che presenta alcuni contenuti migliorativi rispetto alla proposta ritenuta non soddisfacente anche dall'Avvocatura Generale dello Stato nella consultazione del 22 gennaio u.s., ritengo possibile, anche alla luce dei colloqui informali intercorsi con gli amministratori delle società di ASPI e Atlantia, procedere alle seguenti controproposte:

- aumento dell'impegno economico per interventi compensativi a 3.400 milioni, comprensivi delle somme necessarie alla costruzione del ponte

Morandi , fermo restando le ulteriori risorse aggiuntive per la completa realizzazione del nuovo ponte, con accettazione della manleva dell'Amministrazione per gli eventuali risarcimenti del danno diretti e indiretti decisi in sede civile;

- accettazione da parte di ASPI del profilo tariffario dell'1,93%, con rinuncia al contenzioso in essere verso la delibera ART, e di tutti gli altri contenziosi;
- riduzione delle tariffe sino al 60 per cento sulla rete autostradale a ristoro dei disagi verso l'utenza in conseguenza della realizzazione del piano straordinario degli investimenti; o in caso di riduzione della carreggiata per interventi straordinari;
- riscrittura degli articoli 9 e 9-bis della Convenzione unica, prevedendo l'applicazione della disciplina di cui all'articolo 35 del decreto-legge n.162 del 2019, previa puntuale tipizzazione delle ipotesi di grave inadempimento, tale da giustificare la risoluzione della Convenzione unica, se del caso rimettendo la verifica della sussistenza dei relativi presupposti ad un organismo tecnico-giuridico a composizione mista Concedente-Concessionario, fermo restando comunque il potere decisionale ultimo del Concedente.

Alla luce di quanto sopra, e considerata la delicatezza e la complessità della questione, credo sia opportuno sottoporre al Consiglio dei Ministri la percorribilità della soluzione transattiva nei termini di cui sopra ovvero nei diversi termini che Tu e il Consiglio dei Ministri riterrà di individuare. Ciò anche in considerazione del fatto che l'Avvocatura Generale dello Stato, nel citato parere del 19 febbraio, ha sottolineato che *“...l'adozione concreta di una simile misura (n.d.e. la risoluzione) – rispetto alle alternative disponibili, ivi inclusa la soluzione negoziale, con revisione concordata delle clausole della Convenzione Unica, dall'altro lato – presuppone una rigorosa ponderazione da parte di codesta Amministrazione. Ciò, sotto il duplice profilo delle possibili conseguenze economiche – oggetto delle valutazioni giuridiche oggetto del presente parere – e dell'esistenza di un prevalente interesse pubblico alla cessazione*

del rapporto concessorio, anche alla luce delle effettive prospettive di immediato esercizio da parte di diversi gestori della rete autostradale”.

A ciò, si aggiunga che il predetto Organo legale, nell'evidenziare come non si possa escludere che, in sede giudiziaria (nazionale o sovranazionale), possa essere riconosciuto il diritto di ASPI all'integrale risarcimento, quale effetto di un'eventuale delibazione negativa della conformità dell'art. 35 del decreto legge c.d. "milleproroghe" rispetto ai parametri normativi, ha suggerito che *"Ogni eventuale intervento di codesta Amministrazione dovrà, pertanto, tenere nella dovuta considerazione anche tale rischio, per la valutazione del quale la scrivente si rende disponibile a ogni eventuale approfondimento ritenuto necessario"*.

Nel caso in cui non sussistano le condizioni per una soluzione transattiva, anche dopo una attenta ponderazione degli interessi pubblici da perseguire, occorrerà procedere quanto prima alla risoluzione della Convenzione Unica 2007, anche alla luce del parere reso dall'Avvocatura Generale dello Stato in data 19 febbraio u.s..

A ciò si deve aggiungere, infatti, che l'attuale situazione di incertezza in relazione alla non definita procedura di risoluzione della Convenzione, da lungo tempo in corso, rischia di compromettere comunque la situazione finanziaria della Società Aspi che, per le vie brevi, ha segnalato una ormai prossima crisi di liquidità che comporterebbe il venir meno degli investimenti già programmati sulla rete autostradale in concessione, alla quale si aggiungerebbe inevitabilmente una ricaduta sui livelli occupazionali della Società stessa.

Al proposito, Ti ricordo che, nell'ipotesi di risoluzione della Convenzione Unica del 2007, dovrà essere dedicata particolare attenzione ai successivi aspetti amministrativi connessi alla gestione della rete autostradale oggi affidata ad ASPI. In particolare, una volta adottato il decreto interministeriale Mit-Mef di approvazione del decreto dirigenziale di risoluzione della Convenzione Unica, dovranno essere disciplinate, con apposito decreto legge, le modalità di gestione della rete autostradale attraverso la nomina di uno o più commissari straordinari che, in sostituzione degli organi societari, provvedano alla temporanea gestione della rete autostradale fino alla stipulazione dei contratti con i nuovi gestori individuati all'esito delle gare relative ai diversi lotti in cui verrà frazionata la rete autostradale, tenendo conto delle direttive

dell'Autorità di regolazione dei Trasporti. Inoltre, si dovrà prevedere la sospensione temporanea delle clausole di anticipata restituzione dei prestiti obbligazionari di Aspi per evitare rischi di chiusura dei canali di finanziamento.

Rimango in attesa di un Tuo urgente riscontro sulle soluzioni prospettate, considerata la necessità di condividere questo, ormai lungo e complesso lavoro di interlocuzione con le Società Aspi e Atlantia, anche con i Capi delegazione in seno al Governo rappresentativi delle forze parlamentari di maggioranza, anche al fine di avere un quadro chiaro e definitivo in questa fase emergenziale che sta colpendo il nostro Paese sotto il profilo sanitario ed economico, oltre che sul piano delle personali e familiari incertezze e paure che comprensibilmente preoccupano i nostri concittadini.

Paola De Micheli

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, that reads "Paola De Micheli". The signature is positioned below the printed name.