

## Diritto Avanzato

### Edizioni

#### Comitato scientifico:

Simone **ALECCI** (Magistrato) - Elisabetta **BERTACCHINI** (Professore ordinario di diritto commerciale, Preside Facoltà Giurisprudenza) - Mauro **BOVE** (Professore ordinario di diritto processuale civile) - Giuseppe **BUFFONE** (Magistrato addetto alla direzione generale della giustizia civile presso il Ministero della Giustizia) - Tiziana **CARADONIO** (Magistrato) - Costanzo Mario **CEA** (Magistrato, Presidente di sezione) - Paolo **CENDON** (Professore ordinario di diritto privato) - Gianmarco **CESARI** (Avvocato cassazionista dell'associazione Familiari e Vittime della strada, titolare dello Studio legale Cesari in Roma) - Caterina **CHIARAVALLOTI** (Presidente di Tribunale) - Bona **CIACCIA** (Professore ordinario di diritto processuale civile) - Leonardo **CIRCELLI** (Magistrato, assistente di studio alla Corte Costituzionale) - Vittorio **CORASANITI** (Magistrato, ufficio studi del C.S.M.) - Mirella **DELIA** (Magistrato) - Lorenzo **DELLI PRISCOLI** (Magistrato, Ufficio Massimario presso la Suprema Corte di Cassazione, Ufficio Studi presso la Corte Costituzionale) - Paolo **DI MARZIO** (Consigliere Suprema Corte di Cassazione) - Francesco **ELEFANTE** (Magistrato T.A.R.) - Annamaria **FASANO** (Consigliere presso la Suprema Corte di Cassazione) - Cosimo **FERRI** (Magistrato, già Sottosegretario di Stato alla Giustizia) - Francesco **FIMMANO'** (Professore ordinario di diritto commerciale, Preside Facoltà Giurisprudenza) - Eugenio **FORGILLO** (Presidente di Tribunale) - Mariacarla **GIORGETTI** (Professore ordinario di diritto processuale civile) - Giusi **IANNI** (Magistrato) - Francesco **LUPIA** (Magistrato) - Giuseppe **MARSEGLIA** (Magistrato) - Roberto **MARTINO** (Professore ordinario di diritto processuale civile, Preside Facoltà Giurisprudenza) - Francesca **PROIETTI** (Magistrato) - Serafino **RUSCICA** (Consigliere parlamentare presso il Senato della Repubblica) - Piero **SANDULLI** (Professore ordinario di diritto processuale civile) - Stefano **SCHIRO'** (Presidente di sezione, Suprema Corte di Cassazione) - Bruno **SPAGNA MUSSO** (Magistrato, assistente di studio alla Corte Costituzionale) - Paolo **SPAZIANI** (Magistrato dell'Ufficio del Massimario della Corte Suprema di Cassazione) - Antonella **STILO** (Magistrato, Presidente di sezione) - Antonio **URICCHIO** (Professore ordinario di diritto tributario, Magnifico Rettore) - Antonio **VALITUTTI** (Presidente di Sezione presso la Suprema Corte di Cassazione) - Alessio **ZACCARIA** (Professore ordinario di diritto privato, componente laico C.S.M.).

## IL CONTRATTO DI AUTOSTRADE: FACCIAMO CHIAREZZA

Articolo di **Pietro CHIOFALO**

Scorrendo le pagine del noto social network, rilevo di non avere molto tempo da dedicare alla scrittura di pensieri o commenti, a me "Fb" non da di che vivere. "Prima facie", noto, però, che la violenta disgregazione della coesione sociale, sta diventando cronica e strutturale. Anche persone molto vicine, che, da generazioni, si conoscevano e rispettavano, tra un post e l'altro, alla fine si guardano di traverso, si odiano. Ciò è molto triste.

Il piano funziona: divide et impera. Poi la finanza comprerà tutto a basso prezzo, come sta facendo. Rossi, neri, azzurri, ognuno è ormai sul mercato.

*Il recente simbolo di tanto livore e di idiozia "social" è la strage di Genova, in cui il copia- incolla compulsivo, sta raggiungendo dimensioni da vaneggiamento psichiatrico, da qualunque fazione provenga, nessuno si ferma a riflettere.*

*Di conseguenza, nel mio piccolo, ho sentito doveroso ottenere il contratto del 2007 di concessione ad Autostrade, studiarlo e proporlo, a chi vorrà capire meglio, certamente meglio di me, cosa sia successo politicamente e legalmente.*

*Per rendere la lettura più immediata, ho effettuato un sunto delle sezioni di maggior interesse e qualche commento, che Vi porgo, partendo dai seguenti interrogativi, quale portato di un sentire diffuso e legittimo:*

- *il contratto presenta clausole che di fatto riducono o provocano nocimento alla posizione del Concedente, ossia dello Stato/cittadino?*
- *Ove vi fossero tali clausole, per quale ragione non recano doppia sottoscrizione?*
- *Se, comunque, la doppia sottoscrizione, non fosse richiesta, il rapporto sinallagmatico è sbilanciato verso il Concessionario?*
- *Se lo sbilanciamento risultasse tale da essere simile, ma solo per analogia, ad un patto leonino ex 2265, il contratto sarebbe dannoso per lo Stato/cittadino?*

*Interrogativi a parte, esprimo un augurio, dato che la convenzione prevede l'uso della conciliazione. Anche se non rinvento la doppia firma, sulle apposite clausole, mi auguro che qualcuno, tra i tanti esperti mediatori, strutture di mediazione, avvocati o commercialisti, che conosco, possa essere protagonista di una storica "conciliazione", che potrebbe essere una bella e definitiva pagina di giustizia, per la nostra Italia, senza dubbio prevedendo ampio ristoro alle famiglie delle vittime innocenti.*

*Andiamo a guardarci dentro.*

*In generale: il contratto consta di ben 39 pagine, tutte redatte con meticolosa perizia, rara chiarezza e metrica pregevole. Siamo molto lontani sia dal "giuridichese", in uso presso molti truffatori, neofiti e neo- togati, sia dalla sua volgare declinazione, detta "burocratese", rivelatrice dell'infimo livello culturale del redattore. L'accordo è stato scritto da eccellenti giuristi.*

*La premessa: come sempre è la parte essenziale dello spirito del contratto e ci dice molto sulla storia della concessione, un'operazione di assoluta complessità, che è passata attraverso numerose modifiche ed intrecci tra diritto privato e pubblico. Da leggere e rileggere, con molta calma, ogni punto, contiene un universo contrattuale e politico.*

*Art. 1.3: ci guida alla laboriosa procedura successiva, che porterà ai noti passaggi governativi e parlamentari, esattamente quelli che le fazioni politiche si rinfacciano di aver (o meno) votato, mettendo in luce, due grandi e ricorrenti problemi della democrazia parlamentare: spesso si vota senza leggere; spesso non si ha la competenza per la specifica materia. Adesso inutile puntare il dito, l'un l'altro, andiamo avanti, tutti avevate uno scranno. La parola alla "Corte", o alla Conciliazione, in apposita sede stragiudiziale.*

*Art. 2: identifica l'oggetto, la finalità e richiama i pregressi accordi, elencando le tratte autostradali e le strutture, con meticolosa precisione, ivi comprendendo i "doveri" e le attività che restano in capo al concessionario. Risalta subito al 2.1 lettera C) n. 5 il dovere di migliorare gli standard di sicurezza. Di seguito, al successivo punto "De)" appare ciò che cercavamo.*

*Art. 3: descrive i pesanti obblighi del concessionario . Sinceramente trovo, l'articolo, veramente ben redatto: nessun regalo al Concessionario.*

*Gli articoli 4 e 5 sono brevi e fondamentali, regolando durata e rapporti in caso di avvicendamento tra Concessionario ed eventuale subentrante. Il tema potrebbe essere oggetto di scottante interesse, anche oggi.*

*Art. 6 ter: di tragica attualità, andando ad individuare piena responsabilità del Concessionario verso terzi, assicurazioni e per tutti i danni che dovessero sorgere, da tutti i rapporti, anche quelli subiti dal Concedente. Quindi qualunque cosa accada, paga il Concessionario.*

*Art. 7: descrive i poteri del Concedente. Qui nasce il problema politico-amministrativo: il concedente avrà esercitato i propri poteri fino in fondo, o ha fatto cieco affidamento, all'operato del Concessionario, tradendo lo scopo finale di tutela del cittadino? Anche se il Concessionario fosse perfetto, ma lo dirà la Magistratura, il Concedente è lo Stato, tramite le proprie strutture societarie e doveva essere presente, per contratto. Presenza della P.A. è ben diverso concetto rispetto alla responsabilità contrattuale, è lo scopo ultimo ed unico, della P.A. medesima.*

*Art. 8: è un altro articolo che, lo Stato, doveva attivare da tanti anni e che, purtroppo, a morti avvenute, parla di "accertamento di gravi inadempimenti del Concessionario".*

*Articolo 9: decadenza dalla concessione, ecco la prima trappola ai danni dello Stato. Mentre i punti 1 e 2 sembrano sottoporre il Concessionario ad una severa "punizione", che combinata con l'art. 6 lo costringerà a pesanti ripercussioni, arriva la solita "manina" italiana e dispone che il trasferimento della gestione, in tutti i casi prevedrà un conferimento pari ai "netto dei ricavi della gestione". Il calcolo non sarà facile, in quanto il punto 3 è denso di variabili, ma il principio è singolare. Altrettanto singolare è, però, la carenza di doppia firma, che potrebbe salvare lo Stato, per la parte di cui sopra.*

*Articolo 9 bis. Per esperienza Vi dico che, un contratto con doppia numerazione supportata da bis, ter ecc. è spesso frutto di una frettolosa aggiunta e, tale "innesto" va valutato con attenzione. Infatti il 9 bis, follemente, prevede che anche in caso di revoca e risoluzione, il Concedente debba pagare, in palese contrasto con la logica, con il precedente articolo 6 e con le finalità che lo Stato dovrebbe perseguire. Se io sbaglio pago e dedicherò la vita a ristorare chi ha subito un danno, ma i miliardari della Concessionaria, dovevano comunque avere un ristoro? Sbaglierò, ma mi appare ciò dalla lettura dell'articolo. Anche qui manca la doppia firma.*

*Art. 10 bis. N. 1 e 2. Anche questo articolo è stato tardivamente aggiunto, ma lo trovo appropriato, in quanto dispone l'obbligo di autorizzazione del Concedente al Concessionario, per qualunque modifica oggettiva o soggettiva, riguardante il Concessionario medesimo. Ovviamente si presume che il diritto di "veto" o l'approvazione siano frutto di uno Stato che presta attenzione all'interesse dei cittadini.*

*Art. 13. "Allocazione rischio traffico", che va a prevedere una eventualità apparentemente solo finanziaria, ma che più volte è emersa in fase di commento tecnico per la valutazione del rapporto eziologico, tra strage e stress della struttura, in merito alla tenuta del ponte crollato, forse causata dalla mancata previsione di un futuro incremento del traffico e del mancato adeguamento in sicurezza, per come previsto dai precedenti artt. 2.1 lettera C) n. 5 e 3.*

*Art. 16. Brevemente, ma inesorabilmente determina il canone di concessione. Sarà stato basso, adeguato, alto? Non lo so. A chi è perito di bilancio statale, la risposta.*

*Art. 18. "Tariffe di pedaggio". Vale quanto scritto per il precedente articolo 16, con spostamento dell'orizzonte anche agli utenti/consumatori e ad una comparazione in chiave Europea, per l'erogazione di analoghi servizi.*

*Art. 28 "Vigilanza del Concedente". Finalmente prendiamo coscienza di un articolo fondamentale. Lo "ius vigilandi" è molto ampio, conferisce al Concedente notevoli poteri. Sinceramente trovo che sia redatto con maestria e precisione e che sia frutto di una fusione tra competenze tecniche e giuridiche. La domanda è sempre la solita: i Governi hanno attuato ogni procedura per rendere pienamente efficace l'articolo? Il dato politico è molto spinoso, senza dubbio, ma il profilo risarcitorio, lo è ancora di più. Nel caso in cui si rilevasse un'omissione, anche lieve, del diritto di vigilanza, ne ricaveremmo un tradimento del dovere alla vigilanza medesima, a danno del cittadino. In particolare, su Genova potrebbe, lo Stato essere corresponsabile, a livello risarcitorio, salvo poi, forse, rivalersi ai sensi del precedente articolo 6 ter, se applicabile in concreto.*

*Artt. 29 e 30: sanzioni e penali. Prestiamo attenzione massima, il concessionario potrebbe essere sottoposto a pesanti sanzioni e penali, ma all'interno degli articoli, scorgo alcuni "distinguo", tipicamente evidenziati dalle locuzioni "fatto salvo", da calcoli vari e procedure da integrare con i tanti allegati.*

*Allegato F / F2 / sez. "miglioramento standard sicurezza" / n. 1. Ci pone in rilievo il tema ed i conseguenziali doveri del Concessionario, focalizzandolo su Ponti e cavalcavia. C'è da riflettere.*

*Agli scienziati del diritto la lettura del testo completo e le pacate e riservate riflessioni.*

*Un caro saluto.*