

introdotta con la direttiva 93/37/CEE, del 14 giugno 1993, acquisita nell'ordinamento nazionale con la legge in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n.109 (e successive modificazioni).

- infine, va tenuta distinta, nella sua corretta interpretazione (letterale e sistematica) - eliminando qualsivoglia commistione che dev'essere disattesa - la legislazione inerente alla revisione delle convenzioni con le Società concessionarie di autostrade (ex art.11, legge n.498/1992) dalla legislazione relativa al procedimento di privatizzazione delle medesime Società, partecipate dalla mano pubblica (ex art.14 e sgg., legge 359/1992 e successive disposizioni). Sulla questione si sono specificamente pronunciate le SS.RR. (considerando altresì le motivazioni di supporto al parere reso dal Consiglio di Stato, Sez. I, n.2228/96, in data 9 ottobre 1996 - cfr. pgg.18/21, delib. n.20/E/98 cit.) precorrendo così le problematiche espresse con le note - sia di chiarimenti richiesti e sia di deduzioni espresse - dalla Commissione europea (Direzione generale XV, rispettivamente, in data 1 dicembre 1997; 30 luglio 1998; 7 gennaio 1999; e 29 marzo 1999) sul procedimento di privatizzazione della società "Autostrade S.p.A." (cfr. di seguito prg.5.4).

I riferiti principi, desumibili dalla ripetuta giurisprudenza della Corte dei conti, trovano compiutezza con quelli resi dalla giurisprudenza consultiva, specificamente richiamata nella identificazione delle distinte fattispecie che presentemente interessano.

In particolare, si considerano i pareri dell'Avvocatura generale dello Stato (n.74240) del 28 maggio 1997 ("concessioni autostradali - raccordi integrativi di rete - raccordo autostradale della Valtrompia") e (n.85704) del 19 giugno 1997 ("concessioni autostradali - raccordi integrativi di rete - autostrada Pedemontana Lombarda") (cfr. alleg. n.14 e 14.1) nonché il menzionato parere del Consiglio di Stato, Sez. II n.1715/97, del 23 luglio 1997, sul ripetuto schema di convenzione-tipo per le concessioni autostradali (cfr. alleg. n.13, cit.).

Con i cennati pareri si chiariscono e si determinano - secondo la legislazione nazionale - le condizioni ed i limiti di applicabilità degli articoli 5 e 14 della legge 531/1982 per adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti e quella al servizio delle grandi aree metropolitane e sia per gli interventi di adeguamento, tra i quali le corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi che siano richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio.

In conformità dei richiamati principi della giurisprudenza (sia del controllo e sia consultiva), quale supporto nella interpretazione della legislazione in materia di concessioni autostradali, la struttura dell'Ente (la Direzione centrale autostrade e trafori, coordinandosi con l'Ufficio di controllo interno) elaborava - a séguito dell'esame dei singoli piani finanziari prodotti dalle Società concessionarie (secondo la direttiva CIPE, del 20 dicembre 1996, punto 2.2) - i criteri revisionali (in coerenza con le considerazioni desumibili dalle riferite relazioni dello stesso Ufficio di controllo interno - cfr. pg.222) criteri specificamente raffrontati e desunti dalle valutazioni operate, sui medesimi piani finanziari, dalla menzionata Direzione centrale (valutazioni inerenti sia al contenzioso - nelle distinte causali di controversia - e sia ai nuovi interventi previsti per adeguamento della dovuta funzionalità della rete autostradale nazionale), redigendo - nel concludere la complessa operazione - il "documento programmatico".

Tutto ciò premesso, nell'adunanza del 4 giugno 1998 (verbale n.9, cfr. alleg. n.15), il Consiglio dell'Ente dichiarava distintamente:

- di aver esaminato il «documento programmatico», predisposto dalla Direzione centrale autostrade e trafori, "in coerenza con i principi desumibili dalle cennate relazioni dell'Ufficio di controllo interno";
- di aver preso atto che gli interventi previsti "rientrano nell'ambito delle fattispecie ex

articoli 5 e 14 della legge n.531/82 e rispondono ad esigenze connesse a migliorare la sicurezza ed elevare il livello del servizio, oppure al miglioramento della viabilità di adduzione, di raccordo e di connessione viaria";

- di aver considerato "le fasce di priorità degli interventi evidenziati nel documento";
- di aver valutato "l'importanza delle decisioni e le implicazioni di carattere socio-politico ed economico che tali decisioni rivestono per l'intero Paese";
- di approvare "nel suo complesso e nei suoi contenuti il documento proposto e di trasmetterlo al Ministro dei Lavori Pubblici per le determinazioni che riterrà di dover assumere al riguardo e per far fronte alle enunciate priorità di intervento".

Nella successiva adunanza del Consiglio - in data 10 giugno 1998 - l'Amministratore comunicava di aver "provveduto a trasmettere il «documento programmatico» approvato dal Consiglio stesso al Ministro dei lavori pubblici".

Il Consiglio quindi, preso atto della riferita comunicazione, deliberava - in ordine al procedimento - di rimanere "in attesa di conoscere gli indirizzi che il Ministro intende esprimere al riguardo, ai fini del successivo esame e della conseguente formalizzazione dei singoli atti convenzionali".

Nel menzionato verbale, in data 4 giugno 1998, del Consiglio dell'Ente sono riassunti.... i criteri inerenti alla revisione delle predette convenzioni, in particolare dei relativi piani finanziari, nonché delle valutazioni operate dalla competente Direzione centrale autostrade e trafori, con unito il relativo "documento programmatico".

Nella pagina che segue sono rappresentati i valori complessivi (il cui prospetto è desunto dal documento programmatico), valori inerenti - specificamente - sia al contenzioso, quali richieste delle Società concessionarie (4.077,556 mld.); sia all'importo del contenzioso, definibile con procedura transattiva (1.915,271 mld.); sia agli importi

riconoscibili dall'ANAS, per lavori eseguiti in conformità di leggi speciali, ex legge n.205/1989 e sgg. (1.809,132 mld.); nonché all'importo (per singola Società concessionaria) complessivo delle nuove opere previste nei piani finanziari, ex artt.5 e 14, legge n.531/1982 (11.418,616 mld.).

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

= ANNI DI PROROGA PER REALIZZARE NUOVI INVESTIMENTI, PER ESTINGUERE IL
CONTENZIOSO E PER COMPENSARE OPERE GIÀ COSTRUITE =

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
N°		SCADENZA	CONTENZIOSO TARIFFARIO			LEGGE 205/89		Importo complessivo Nuove opere previste nel piano	Interventi previsti Fascia "A"	Interventi previsti Fascia "B"	Interventi previsti Fascia "C"	Proroga comprensiva di contenzioso e opere
			Richiesto	Stimato Anas	Anni Corrispondenti	Importi riconoscibili lavori	Anni Corrispondenti					
1	Ativa	2005	330.180	206.955	4,31	70,03	1,46	292,63	92.650	194.880	0.000	23.460
2	Brescia Padova	2002	211.099	60.981	0,61	0,00	0,00	2184,08	37.023	1544.719	347.827	16.520
3	C. Padane	2003	111.417	31.753	1,65	0,00	0,00	539,30	49.129	171.753	182.805	16.610
4	Cisa	2004	172.882	87.502	1,44	104,58	1,73	334,00	195.928	0.000	57.614	13.790
5	Flori	2012	249.806	102.383	1,13	583,96	6,44	217,03	145.600	0.000	42.957	16.250
6	Consorti siciliani	2032	0.000	0.000	0,00	0,00	0,00	1155,00	0.000	0.000	0.000	0.000
7	Autovie	2008	288.213	135.918	1,86	0,00	0,00	733,88	257.809	114.992	172.338	14.480
8	Serravalle	2018	395.194	228.376	1,89	159,00	1,32	400,00	218.000	131.000	0.000	11.940
9	Tanq. Di Napoli	2007	157.000	157.000	0,00			70,79	0.000	0.000	0.000	0.000
10	Salt	2002	282.514	253.912	3,57	303,95	4,28	925,34	179.390	70.834	499.650	27.300
11	SAT	2026	175.000	172.155	0,00	0,00	0,00	0,00	0.000	0.000	0.000	0.000
12	SAM	1992	0.000	0.000	0,00	0,00	0,00	425,25	425.245	0.000	0.000	20.000
13	Satap	2018	821.040	133.212	2,72	0,00	0,00	1656,08	198.240	101.000	7.920	8.250
14	Sav	2005	224.612	97.675	4,06	352,20	14,64	256,27	0.000	0.000	256.267	41.700
15	Sitat	2025	365.000	40.000	0,58	0,00	0,00	25,96	5.378	0.000	20.412	0.580
16	Torino-Milano	2014	128.905	96.979	1,45	54,17	0,81	722,69	209.686	0.000	0.000	5.450
17	Torino-Savona	2018	87.081	87.081	4,29	0,00	0,00	141,45	141,45	0.000	0.000	17.790
18	Venezia-Padova	2005	77.613	23.389	0,54	181,25	2,20	73,37	31.510	16.460	0.000	6.670
19	Pedemontana	2032	0.000	0.000	0,00		0,00	1265,51	0.000	0.000	0.000	0.000
		Totali	4077.556	1915.271		1809.132	0,00	11418.616	2187.042	2345.638	1587.790	

Tutto ciò riferito, in termini operativi la Corte dà pure atto dell'attività svolta dagli Organi e dagli Uffici dell'Ente per quanto previsto nell'accordo di programma relativo all'anno finanziario 1997, con riferimento alla ripetuta deliberazione del CIPE del 20 dicembre 1996 (ex art.6 dell'accordo - cfr. prg. 3.3.1, pg.102).

5.2 - Il decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica (prot. n.283/Segr./Dicoter), in data 20 ottobre 1998, con cui si emana la direttiva inerente ai principi ed ai criteri direttivi da adottarsi per la revisione degli strumenti convenzionali che disciplinano le concessioni autostradali =

Dalla documentazione in atti si accerta che il Ministero dei lavori pubblici - Direzione generale per il coordinamento territoriale - trasmetteva, con nota (prot. n.10) in data 11 gennaio 1999, all'Amministratore dell'Ente la "Direttiva interministeriale 20 ottobre 1998", n.283/Segr. (DICOTER) (cfr. alleg. n.15).

Si precisa, in detta nota, che il medesimo decreto, che emana la menzionata direttiva interministeriale, è stato registrato "dalla Corte dei conti in data 18 dicembre 1998, reg. 2, foglio 314" e rimesso "alla scrivente dalla Ragioneria centrale («recte», Ufficio centrale del bilancio) presso questo Ministero in data odierna".

A séguito della intervenuta registrazione - considerato il "termine 31 marzo 1999, deliberato dal CIPE nella seduta dell'11 novembre 1998 per la conclusione del processo di revisione delle convenzioni autostradali" - il competente Direttore generale invitava l' "Ente a voler avviare con ogni possibile urgenza, gli incontri tecnici, finalizzati al recepimento negli strumenti convenzionali dei contenuti della menzionata direttiva, con le società concessionarie a partire da quelle titolari di concessioni di più prossima scadenza".

Ciò posto, esaminati "i principi ed i criteri da adottarsi per la revisione degli strumenti convenzionali ai sensi della normativa citata" nella stessa premessa della Direttiva (ex art.1), con questa si dispone, in particolare che:

- di norma - in sede di revisione delle convenzioni accessive alle concessioni autostradali, tra l'Ente nazionale per le strade e le Società concessionarie - deve essere

"confermata la durata delle concessioni quale attualmente prevista" (ex art.2, comma 1);

- eccezionalmente, possono concedersi proroghe della durata delle concessioni al solo fine di risolvere «transattivamente il contenzioso formalmente insorto», anche in materia di canoni devolutivi, fino alla data del 30 giugno 1998. La convenzione deve espressamente prevedere la rinuncia, da parte del concessionario, ad ogni pretesa derivante da eventi precedenti la data della stipula della convenzione medesima (ex comma 2, art.2);

- la proroga del periodo concessorio, in anni e frazioni di anno, è pari al rapporto tra l'ammontare del contenzioso e la media aritmetica dei Margini Operativi Lordi (M.O.L.) degli ultimi tre esercizi (ex comma 3, art. cit.):

- l'eventuale contenzioso - derivante da titoli o pretese diversi da quello innanzi considerato ovvero da eventuali mancati versamenti dei canoni devolutivi - verrà definito transattivamente previa valutazione di ammissibilità e congruità da richiedersi dall'ANAS all'Avvocatura generale dello Stato (ex art.3 comma 4);

- determinata la misura della proroga sulla base dei riferiti criteri, "per le nuove opere eseguite in conformità della nuova convenzione, stipulata tra l'ANAS e il concessionario uscente, e non ancora ammortizzate (al termine della proroga assentita), il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo" (ex art.5, comma 2);

- definiti quindi i rapporti economici (ponendo a carico del nuovo concessionario il medesimo pagamento dell'indennizzo dovuto all'originario concessionario), "le opere in corso di progettazione e/o di realizzazione devono essere completate dal concessionario subentrante secondo le indicazioni contenute nel piano finanziario e negli elaborati progettuali allegati alla convenzione stipulata tra l'ANAS e il concessionario uscente" (ex art.5, comma 3).

Pressoché, in pari data - il giorno successivo 12 gennaio 1999 - la stessa

Direzione generale per il coordinamento territoriale trasmetteva all'Ente il nuovo "Schema-tipo di convenzione, ex art.11, legge 23.12.1992, n.498".

L'art.25 (originariamente 24/bis - in rubrica "Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il concessionario uscente") dispone che:

"1. Alla scadenza del periodo di durata della concessione il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio delle autostrade e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa".

"2. Per le nuove opere eseguite, di cui alle lettere indicate al comma 2 dell'art.2, in base alla presente convenzione, e alla scadenza non ancora ammortizzate, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo di tali poste dell'investimento da parte del subentrante. Tale indennizzo è regolato secondo quanto previsto dalla Direttiva interministeriale n.283/98".

Ciò premesso, la Corte dall'esame coordinato della documentazione in prosieguo richiamata, considera e rileva - in merito alle funzioni ed alle competenze ascritte agli Organi ed alla struttura dell'Ente ed alle loro valutazioni nonché a relativo comportamento - quanto segue.

Il Consiglio dell'Ente: 1) - preso atto di quanto rappresentato dall'Amministratore in merito ad un primo esame svolto sugli effetti derivanti dalla interpretazione e dall'applicazione della Direttiva interministeriale n.283/1998 "de qua", esame concluso con il supporto di una relazione estesa dal Direttore centrale della competente Direzione autostrade e trafori (nonché con ulteriori chiarificazioni personalmente rese - dal medesimo Direttore - nella stessa adunanza di trattazione, 5 novembre 1998); 2) - dopo ampio dibattito, il medesimo Consiglio "verificata l'entità del contenzioso ed i periodi di proroga corrispondenti (emergendo risultati non omogenei e spesso divergenti fra loro");

3) "da(va) mandato al Presidente di rappresentare al Ministro dei Lavori Pubblici gli effetti che verrebbero a prodursi da una prima applicazione della citata direttiva, rapportati a quelli connessi alle precedenti valutazioni effettuate nel mese di dicembre 1997 e giugno 1998".

E ciò "per tutelare gli interessi di cui l'Ente e lo stesso Ministero sono portatori" (verb. cit., adunanza Consiglio, pgg.15/16).

Con nota (prot. n.4943), in data 6 novembre 1998 (recante, in oggetto: "Revisione sugli strumenti convenzionali. Definizione del contenzioso esistente secondo la Direttiva del Ministro dei LL.PP. - di concerto con il Ministro del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica del 20 ottobre 1998) - in indirizzo al Ministro dei lavori pubblici ed altresì allo stesso Ministero, Direzione generale per il coordinamento territoriale (DICOTER) - l'Amministratore, nel riassumere, rappresentava che:

- gli anni di proroga, calcolati a dicembre 1997 (cfr. in particolare, prg.264/265) venivano determinati anche in funzione di una serie di investimenti in infrastrutture che le Società concessionarie si impegnavano ad eseguire. In sostanza, gli anni riportati nella corrispondente colonna erano tali da estinguere transattivamente il contenzioso esistente e realizzare gli investimenti in infrastrutture, inseriti nelle bozze dei nuovi piani finanziari (oltre 10.000 mld. di lire) (cfr. prg.5.1, pg.237, "prospetto", colonna 12);
- mentre nei periodi previsti a dicembre 1997 le Società concessionarie si impegnavano a porre in atto un consistente programma di investimenti, i valori da direttiva del 20.10.1998 garantiscono spesso un periodo di proroga vicino al precedente, talvolta anche superiore (cfr. Fiori S.p.A. e Venezia Padova S.p.A.) senza che a ciò corrisponda alcun obbligo in termini di nuove realizzazioni;
- il meccanismo di calcolo del contenzioso tariffario stabilisce in sostanza che devono

essere riconosciuti alle Società concessionarie i livelli tariffari previsti nei piani finanziari. Detto meccanismo, oltre a trascurare l'effetto economico positivo derivante dagli incrementi di traffico verificatisi, penalizza in misura maggiore le Società che, caratterizzate da una gestione più accorta, hanno ottenuto, nei piani finanziari vigenti, limitati incrementi tariffari;

- la trasformazione del solo contenzioso in tempo di proroga della concessione, basandosi sulla media del M.O.L. del triennio 1995/1997, in alternativa al M.O.L. dell'ultimo bilancio disponibile, assicura sistematicamente un incremento della proroga della concessione;
- nella valutazione del contenzioso tariffario, la direttiva del 20 ottobre 1998 non considera che gli accordi convenzionali in vigore stabiliscono che le tariffe da piano finanziario devono essere incrementate ogni anno di un coefficiente "r" (legato alla inflazione effettiva);
- infine, viene stabilito altresì - ai sensi dell'art.3 (definizione del contenzioso) comma 4 della stessa direttiva - che l'eventuale ulteriore "contenzioso derivante da titoli e pretese diversi" (da quello tariffario, come i mancati versamenti dei c.d. "canoni devolutivi") sia definito "transattivamente previa valutazione di ammissibilità e congruità da richiedersi a cura dell'Ente concedente all'Avvocatura generale dello Stato".

Dagli incontri e dalle conseguenti valutazioni intercorsi - tra la struttura dell'Ente e le Società concessionarie - in merito all'interpretazione ed all'applicazione della direttiva "de qua", l'Amministratore (con nota - prot. n.324 - del 27 gennaio 1999) rappresentava al Ministero dei lavori pubblici (DICOTER) le insorte divergenze, in particolare:

- sulle modalità per la quantificazione del contenzioso tariffario sostenendo le Società concessionarie (diversamente da quanto previsto dall'art.3, punto 1, della direttiva) che "le

tariffe da prendere in considerazione per il calcolo dei minori introiti erano quelle che derivavano dall'applicazione delle norme di convenzione (quindi, tariffe di piano finanziario revisionate, con il recupero dell'inflazione a consuntivo, e non quelle limitate di piano finanziario);

- sul Margine Operativo Lordo (M.O.L.), atteso che qualsivoglia metodologia di calcolo si adotti si registrerà sempre una diversità di trattamento per la ragione che tutte le Società concessionarie non si trovano nelle medesime condizioni;
- in ordine all'individuazione della durata della concessione, atteso che alcune Società sostengono che la scadenza "attualmente prevista" dovrebbe riferirsi alla data indicata negli atti "in itinere" (ex art.4, comma 5, legge 29 maggio 1989, n.205) e che non sono mai pervenuti alla formale approvazione con i relativi decreti interministeriali, in quanto le stesse Società hanno ottenuto le autorizzazioni - su parere favorevole dei Ministeri del tesoro nonché del bilancio e della programmazione economica - ad effettuare ammortamenti finanziari e contrarre mutui commisurati alla durata della concessione prevista negli atti convenzionali predisposti per l'accoglimento delle menzionate opere (ex lege n.205/1989).

Con nota (prot. n.321), pressoché in pari data alla precedente, del 26 gennaio 1999, verificate (a séguito anche dei menzionati incontri e valutazioni con le Società concessionarie) le distinte cause (diverse dal contenzioso tariffario) del contendere, ed ai fini della loro definizione transattiva, l'Amministratore richiedeva (in conformità della stessa Direttiva, ex art.3, comma 4) il relativo parere all'Avvocatura generale dello Stato. Per compiutezza di informativa (e ad ulteriore chiarimento della nota che precede) la medesima richiesta veniva trasmessa, per conoscenza, al Ministero dei lavori pubblici (DICOTER).

Specificamente, l'Amministratore chiedeva alla stessa Avvocatura:

1. se risultava possibile riconoscere un indennizzo alle Società concessionarie fondato sulla mancata approvazione di atti aggiuntivi in essere, che abbiano ottenuto l'iniziale parere favorevole da parte dell'ANAS. In caso affermativo, se il pregiudizio economico rivendicato poteva essere stimato pari alla somma del differenziale degli utili previsti per il periodo intercorrente tra le scadenze della concessione ed il termine previsto nel piano finanziario non formalizzato;
2. se era possibile riconoscere un risarcimento per fatti o operazioni economiche intraprese da società concessionarie condivise dal Concedente, che avessero prodotto perdite o minori introiti rispetto a quelli previsti nel piano finanziario approvato;
3. se era possibile tramutare quote di contributi finanziari previsti "ex lege" in un prolungamento della scadenza della concessione, commisurato alle somme dovute;
4. se risultava ammissibile, sulla base degli impegni assunti ai sensi della L.235/95 (Campionati Mondiali di Sci), concedere una proroga della concessione vigente finalizzata al perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario della società;
5. se erano dovuti i ristori economici richiesti dalle società concessionarie per la mancata o ridotta applicazione di pedaggi su tratte aventi caratteristiche autostradali eseguite ed aperte al traffico senza che ne sia derivato alcun introito;
6. se risultava possibile considerare nell'ammontare complessivo, ai fini della proroga, degli interventi realizzati e previsti da leggi speciali (Mondiali di Calcio, Italia '90 e Colombiane '92) anche l'importo delle riserve iscritte dalle Imprese esecutrici degli stessi lavori;
7. se il mancato raggiungimento dell'oggetto sociale, rispetto alla concessione assentita, derivante da cause non imputabili al Concessionario, poteva formare oggetto di proroga, tenuto conto che i previsti completamenti, allo stato, non trovavano la necessaria

copertura finanziaria nel vigente piano finanziario, avendo il concessionario realizzato gli altri interventi programmati con supero di spesa, autorizzata dall'ANAS, rispetto alle previsioni iniziali;

8. se nell'ambito del contenzioso derivante dalla legge n.287/1971 i conteggi per la determinazione dei "canoni devolutivi" dovevano ricavarsi dai valori di bilancio o da quelli del piano finanziario.

Alternativamente, se risultava possibile, in linea transattiva, assumere gli importi richiesti, a suo tempo dall'ANAS, ridotti in via equitativa al 50%, e maggiorati degli interessi legali maturati alla data odierna. Tale problematica aveva già formato oggetto di esame da parte dell'Ufficio di controllo interno (relaz. del 20 aprile 1998, pgg.21/25, cfr. pg.242).

Tanto richiamato, il Collegio dei revisori - premesso che dalla documentazione in atti risulta aver condiviso le osservazioni formulate dalla struttura dell'Ente ed altresì dal Consiglio circa i delineati effetti conseguenti all'applicazione della ripetuta Direttiva interministeriale n.283/1998 - unisce al riguardo le proprie considerazioni (involgenti pure la materia fiscale) e raccomandazioni (cfr. verbale n.19, del 10 dicembre 1998, adunanza del Consiglio - alleg. n.16).

In particolare, il medesimo Organo collegiale richiama (nel testo della sua relazione, prot. n.357, del 28 gennaio 1999, estesa sul bilancio di previsione, per detto anno) - in punto di diritto - le considerazioni e le osservazioni formulate dal Magistrato della Corte stessa, delegato al controllo dell'Ente (ex art.12, legge n.259/1958).

Dalla stessa documentazione acquisita, rileva la Corte, che le menzionate considerazioni ed osservazioni del Magistrato "de quo" sono raccolte - specificamente - in due verbali delle adunanze del Consiglio, rispettivamente, n.19 (innanzi richiamato in data 10 dicembre 1998 - cfr. pgg.6/16, alleg. n.16, cit.), e n.2 in data 28 gennaio 1999 (cfr.

pgg.10/38, alleg. n.16.1).

Evidenzia, detto Magistrato, il mancato richiamo della legislazione comunitaria (la direttiva del Consiglio 89/440/CEE, del 18 luglio 1990) nonché della legislazione nazionale di recepimento (il decreto leg.vo 19 dicembre 1991, n.406) per quanto attiene alla disciplina della proroga del termine, originariamente assentito in concessione, nonché della misura della proroga stessa.

Dalla lettura poi del menzionato art.5 della Direttiva in esame, il Magistrato osserva che la disposizione potrebbe provocare una duplice disparità di trattamento, tra gli stessi operatori nel settore delle concessioni autostradali (ex art.1, legge 11 febbraio 1994, n.109): la prima disparità attiene al raffronto con quanto riconosciuto con la c.d. "proroga generalizzata", concessa alla menzionata società "Autostrade S.p.A." (in cui è ricompresa la integrale esecuzione della c.d. "variante di valico" anche se il relativo decreto di approvazione della nuova convenzione è stato ammesso a registrazione dalla Corte dei conti previa apposizione del visto con riserva); la seconda, nel determinare la misura della medesima proroga, in relazione al solo periodo di assorbimento del contenzioso accertato (in misura inversa alla redditività delle singole Società concessionarie, secondo la media del M.O.L. inerente al triennio 1995/1997) e non all'effettivo recupero anche dei costi, con i conseguenti ricavi, per i nuovi interventi di adeguamento della rete autostradale esistente, nuovi interventi autorizzati per esigenze relative alla sicurezza del traffico ed al mantenimento del livello di servizio.

Così pure, osserva ancora il Magistrato, il frazionare la esecuzione di nuovi lavori la cui realizzazione supera la misura della proroga concessa - in ragione del contenzioso preventivamente accertato - frazionamento conseguente all'espletamento delle procedure di gara per il nuovo affidamento, nella vigenza del rapporto convenzionale, potrebbe risultare non in linea con la menzionata norma comunitaria (ex art.5, prg.3, lett. d, direttiva

89/440/CEE) e con quella nazionale di recepimento (ex art.9, comma 2, lett. d, dec. leg.vo n.406/1991) dando così ingresso al manifestarsi di una possibile e successiva attività contenziosa.

Nel riassumere le vicende intervenute e le deliberazioni assunte dagli Organi dell'Ente (per quanto testé riferito), la Corte rappresenta altresì che l'Amministratore - nell'adunanza del Consiglio dell'11 febbraio 1999 - dava notizia che il Ministero dei lavori pubblici non aveva espresso nessun avviso, né fornito chiarimento alcuno, in merito alle osservazioni dell'Ente - richiamate nel menzionato documento (nota prot. n.324) del 27 gennaio 1999 - e né peraltro, alla stessa data, l'Avvocatura generale dello Stato, aveva reso il richiesto parere, in merito alle tipologie di contenzioso non disciplinate dalla direttiva interministeriale, del 20 ottobre 1998.

Ciò posto, il Consiglio - dato mandato all'Amministratore di sollecitare in ordine alle prospettate e riferite problematiche, rispettivamente, sia il Ministero dei lavori pubblici e sia l'Avvocatura generale dello Stato - "dopo approfondito dibattito":

- "tenuto conto degli indirizzi espressi dalla direttiva del 20 ottobre 1998 emanata dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della P.E. e registrata dalla Corte dei conti il 18 dicembre 1998";
- "preso atto delle problematiche sollevate ed evidenziate in materia dal Magistrato nelle precedenti adunanze del 10.12.1998, del 13 gennaio u.s. nonché, in particolare, del 28 gennaio successivo";
- "considerata l'importanza e l'urgenza di completare l'iter procedurale per la definizione degli strumenti convenzionali e di fornire un contributo concreto e fattivo all'attuazione del complesso processo di riordino del sistema delle concessioni autostradali";
- "ritenuto quindi di dover dare attuazione alla citata direttiva pur in presenza di un quadro di incertezza, non avendo ancora ricevuto risposte alle richieste di parere formulate

rispettivamente al Ministero ed all'Avvocatura generale dello Stato";

- "atteso che si è proceduto a completare l'esame dello schema di convenzione tipo, nelle more della definizione degli elementi di dubbio espressi dallo stesso Magistrato",

"all'unanimità delibera"

"di approvare «lo schema di convenzione tipo definito» recependo i contenuti della direttiva stessa e nel rispetto dei termini previsti dal CIPE, come indicati dal Ministero, salvo procedere ad eventuali rettifiche in ordine ai chiarimenti richiesti" (cfr. verb. del Consiglio n.4, dell'11 febbraio 1999, alleg. n.16.2).

Ciò posto, dalla documentazione acquisita la Corte accerta che - non avendo il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della P.E. né prodotta deduzione alcuna e né riconsiderato (in termini di revisione la Direttiva interministeriale, n.283/Segr. DICOTER, del 20 ottobre 1998) veruna delle disposizioni del medesimo provvedimento, a séguito delle considerazioni ed osservazioni espresse dal Consiglio dell'Ente, circa gli effetti economici e la rilevata manifesta disparità di trattamento - la struttura dell'Ente e quindi il Consiglio hanno proceduto alla conseguente applicazione, nella revisione dei singoli piani finanziari, della stessa Direttiva nonché delle disposizioni conseguenti (in particolare, l'art.25 inserito nel menzionato "schema-tipo di convenzione").

La nuova istruttoria svolta (a fronte della precedente conclusasi il 4 giugno 1998, con il ripetuto "documento programmatico", cfr. prg.5.1, pgg.234/237) - avendo il Consiglio assunto l'impegno di definire l'intera operazione nei termini (31 marzo 1999) previsti dalla direttiva del CIPE (n.131/98, dell'11 novembre 1998) - si completava, ai fini della sua formalizzazione, nelle adunanze del 31 marzo u.s. e del successivo 12 aprile del medesimo Consiglio come desumibile dal «prospetto» che segue.