

Reggio Calabria, 21 maggio 2024

Oggetto: Presentazione di un esposto relativo a una presunta violazione dell'obbligo di gara ed altre violazioni connesse alle norme sulla trasparenza degli atti.

Ill.mi Presidente e componenti dell'ANAC,

ci rivolgiamo a Voi con il esposto per denunciare una presunta violazione dell'obbligo di gara da parte della Società Stretto di Messina SPA, per i fatti richiamati anche nella Relazione annuale 2023 del 14.5.2024, nonché la violazione delle norme sulla trasparenza degli atti.

Desideriamo fornire i seguenti dettagli relativi alla presunta violazione:

Parti coinvolte:

Società Stretto di Messina SPA¹

Consorzio Eurolink²

Descrizione della Vicenda

Il 31 marzo 2023, tramite il Decreto Legge n. 35, successivamente convertito nella Legge n. 58 del 26 maggio 2023, sono state adottate misure urgenti per il completamento del collegamento diretto tra Sicilia e Calabria, rilanciando il progetto per la costruzione del cosiddetto Ponte sullo Stretto di Messina.

Questo progetto era stato interrotto nel 2012 dal governo Monti con il DL n. 187 del 2 novembre 2012, convertito nella Legge n. 221/2012.

Quest'ultimo decreto richiedeva, tra l'altro, un'analisi tecnico-economica-finanziaria del progetto definitivo presentato da Eurolink nel 2010, e prevedeva la firma di un accordo supplementare tra il concessionario, la società Stretto di Messina SpA, e il contraente generale (Eurolink), che nel 2005 aveva vinto la gara per la progettazione definitiva per un importo di 3,9 milioni di euro.

¹ Socio di maggioranza della SdM è il Ministero dell'Economia, la regione Calabria e la Regione Sicilia sono soci di minoranza

² Eurolink è un Consorzio temporaneo di imprese in cui Webuild è la maggiore azionista e che comprende anche la società Condotte in amministrazione giudiziaria e Cementieri in concordato.

Durante l'attesa di tale verifica, il decreto sospendeva tutte le concessioni e le convenzioni esistenti, e in caso di mancato accordo supplementare, prevedeva la revoca della concessione a Stretto di Messina SpA e la liquidazione della stessa.

Il 17 novembre 2012, il general contractor Eurolink comunicava alla committente Società Stretto di Messina il recesso dal contratto per inadempimento.

In assenza delle verifiche richieste e della firma dell'accordo supplementare, era caducato il rapporto concessorio tra l'amministrazione statale e la Società Stretto di Messina, così come il rapporto contrattuale tra questa e Eurolink.

Successivamente alla liquidazione di Stretto di Messina, la Corte dei Conti (Deliberazione n. 23/2018) sottolineava il danno arrecato alle casse dello stato dalla società concessionaria, che non era riuscita a dimostrare né giustificare la fattibilità del Ponte sullo Stretto, nonostante avesse speso 312 milioni di euro in trent'anni (1981-2021) per studi, ricerche e progettazioni.

La stessa Sezione Centrale di Controllo della Corte dei Conti evidenziava l'incapacità di Stretto di Messina di salvaguardare l'interesse pubblico, dato che nel 2009 aveva stipulato con Eurolink due accordi modificativi del contratto originale del 2006, inserendo clausole vantaggiose per il contraente generale in caso di recesso, basandosi sulle quali Eurolink, una volta esercitato il recesso, aveva avviato un'azione di risarcimento danni.

Tale azione, promossa per 700 milioni di euro, è stata respinta dal Tribunale di Roma Sezione Imprese (sentenza n. 22386/2018) ed è attualmente in fase di appello.

Inoltre, la Corte dei Conti rilevava che Stretto di Messina, pur essendo interamente partecipata da azionisti pubblici (Anas Spa, RFI Spa, Regione Sicilia e Regione Calabria) aveva iniziato nel 2013 un contenzioso con lo Stato per 300 milioni di euro, aprendo così un conflitto tra l'ente e l'amministrazione statale, contravvenendo ai principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento amministrativo.

Motivi della segnalazione

Il decreto DL n. 35, convertito nella Legge n. 58 del 26 maggio 2023, ha "resuscitato" la società Stretto Di Messina Spa, allora in liquidazione, decidendo la sua ricapitalizzazione da parte di Anas e del Ministero economia e finanza.

Inoltre, è stato riattivato il rapporto contrattuale tra la società concessionaria e il contraente generale Eurolink basato su un contratto stipulato nel 2006 dopo una gara vinta nel 2005, e rilanciato un progetto del 2010 che aveva evitato le verifiche imposte dal governo Monti, portandosi dietro le criticità già esistenti a quel tempo. È importante notare che, già allora, la commissione VIA del Ministero dell'Ambiente aveva imposto ben 27 prescrizioni, di cui 18 parzialmente rispettate, comprese quelle geo-sismiche e idrogeologiche, e una non osservata, relativa alla valutazione di impatto sulle aree della Rete Natura 2000 protette dall'Europa.

Il decreto stabilisce che il progetto definitivo dell'opera debba essere integrato da una relazione del progettista, che attesti la conformità al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare attenzione alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Questa relazione deve essere trasmessa alla Società Stretto di Messina e, previo parere del Comitato Scientifico di cui all'art. 4 comma 6 della L. 1158/71, approvata dal CDA della predetta società.

Il DL n. 53/2023 prevede (art. 4 commi da 3 a 5) che i rapporti contrattuali tra la concessionaria Stretto di Messina Spa e il Contraente generale (oggi ATI guidata da Webuild) siano rivitalizzati tramite la firma di atti aggiuntivi ai contratti precedentemente scaduti con la L. 17/12/2012 n. 221 (anche se in realtà Eurolink aveva già esercitato il diritto di recesso).

Prevede inoltre che, a partire dall'entrata in vigore del decreto, la concessionaria (Stretto di Messina) sia autorizzata a firmare con il contraente generale Eurolink atti negoziali non onerosi, preliminari alla definizione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto:

a) La predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'art. 3 comma 3 in merito alla quale si segnalano le seguenti anomalie.

Le dichiarazioni rilasciate da Webuild indicano che la relazione è stata trasmessa al Cda dello Stretto di Messina il 30 settembre 2023 in base a un atto autorizzativo ricevuto il giorno precedente, il 29 settembre 2023.

Il 16 gennaio 2024, in risposta a un question time, il Ministero delle Infrastrutture comunicava che lo Stretto di Messina aveva firmato il 29 settembre 2023 l'atto negoziale in base al quale il contraente aveva predisposto la relazione.

Paradossalmente, l'aggiornamento richiesto dal decreto legge per la realizzazione di un'opera mai costruita prima nel mondo, richiesto il 29 settembre 2023, è stato redatto e consegnato in pochissime ore.

Sul sito di Stretto di Messina Spa, alla voce progetto, NON risultano pubblicati gli atti negoziali nè le delibere di approvazione della relazione del progettista che integra il progetto del 2011, confermando la conformità del progetto definitivo al progetto preliminare e identificando le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo, che la società concessionaria dichiara di aver approvato il 24 febbraio.

Afferma inoltre di aver acquisito il parere del Comitato Scientifico, con raccomandazioni sulla relazione.

Il sito riporta anche che, una volta approvato il progetto, questo viene inviato ai ministeri e alle autorità competenti, seguito dalla convocazione della conferenza dei servizi e dal riavvio della VIA.

L'iter descritto presenta gravi criticità, già anticipate dall'ANAC nella fase propedeutica all'adozione del decreto legge e ribadite nella Relazione 2023.

Infatti, durante l'iter di emanazione del decreto legge n. 35 del 31 marzo 2023, Busia, il Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), trasmetteva alle Commissioni Trasporti ed Ambiente della Camera dei Deputati una relazione evidenziando come il decreto rappresentasse "un grande regalo" fatto dallo stato ai privati, suggerendo correzioni che non sono state prese in considerazione. Consultando il sito dell'ANAC, emerge una visione allarmante di quanto accaduto e di ciò che sta accadendo intorno alla progettazione e costruzione del ponte.

Nella sua relazione, il presidente Busia ha sottolineato che, adottando il progetto privato del 2010, si è creata una posizione di vantaggio per il contraente generale privato. Il progetto del 2010 è stato riconosciuto come valido con decreto legge nel 2023, evitando una nuova gara pubblica e senza risolvere il contenzioso precedente che era sorto dopo che nel 2012 il governo Monti aveva bloccato l'iter per mancanza delle verifiche sopra citate.

Il presidente dell'Anac aveva evidenziato che, per evitare una gara, è necessario rispettare quanto previsto dall'art. 72 della direttiva europea, che stabilisce che deve trattarsi di una *modifica contrattuale* e non della resurrezione di un contratto già risolto e che l'aumento dei costi non deve superare il 50% di quanto originariamente previsto.

Eurolink aveva vinto la gara nel 2005 per 3,9 miliardi di euro.

Il presidente Busia ha anche precisato che è stato conferito al privato un notevole potere contrattuale, che gli permette di decidere gli adeguamenti necessari e i costi dell'opera, senza obblighi riguardo ai tempi di realizzazione, ai costi, all'assunzione dei rischi e con la possibilità di pericolosi e dannosi subappalti a cascata.

In merito ai costi, emergono aspetti preoccupanti.

A seguito del decreto che ha riattivato il rapporto contrattuale tra Stretto di Messina e Eurolink, il documento di Economia e Finanza (DEF) dell'aprile 2023 prevede che il costo dell'opera sia stimato in 14,6 miliardi di euro (13,5 per il ponte e 1,1 per i collegamenti ferroviari, mentre i costi relativi ai collegamenti stradali non sono stati calcolati).

Pertanto, rispetto a una gara vinta da Eurolink nel 2005 per 3,9 miliardi di euro, è stato riattivato il rapporto contrattuale con il predetto contraente generale con un aumento di spesa che supera di gran lunga il limite del 50% e tutto ciò è avvenuto senza una nuova gara, contravvenendo agli avvertimenti dell'Anac e alle direttive europee.

Il rischio d'impresa è diventato così il rischio dello Stato e dei cittadini per l'impegno di denaro pubblico.

Nella manovra 2024 la spesa per il Ponte è stata ridotta a 11,6 miliardi, ma il Servizio Bilancio del Senato, nella sua Relazione n. 95 sul disegno di legge di bilancio 2024, ritiene necessaria una "verifica

circa la congruità delle risorse stanziare per il ponte", segnalando che "la quantificazione finale dei costi può essere determinata solo dal futuro piano economico finanziario della concessione".

Si scrive inoltre nella relazione che al momento non sono calcolabili gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo derivanti dalla compatibilità ambientale e dalla localizzazione dell'opera.

Quanto segnalato dal Servizio Bilancio del Senato dimostra inequivocabilmente come la riattivazione del rapporto contrattuale con Eurolink, senza una nuova gara, non sia avvenuta seguendo le raccomandazioni espresse dall'ANAC.

Non solo è discutibile che il contratto con Eurolink debba essere considerato ancora valido (come richiede l'art. 120 del Codice degli Appalti), visto che era stato rescisso, ma è ancora più grave che la scelta del contraente sia stata effettuata senza una nuova gara, con un costo che supera di gran lunga il 50% del valore del contratto iniziale e, ancor più grave, con un costo indeterminato, come dichiarato esplicitamente dal Servizio Bilancio del Senato.

L'indeterminatezza dei costi, d'altra parte, deriva da un altro fatto allarmante.

Come già precisato, l'art. 3 del DL 35/2023 prevede una relazione di aggiornamento che deve includere, tra gli altri, la compatibilità ambientale, la normativa in materia di sicurezza e gli aggiornamenti progettuali.

Tuttavia, non è vero che tale relazione sia un effettivo aggiornamento del progetto "resuscitato". Infatti, la relazione depositata alla commissione tecnica VIA VAS presso il Ministero dell'Ambiente contiene una sintesi non tecnica e uno studio sull'impatto ambientale che riportano pochissimi dati di vero e proprio aggiornamento (ad esempio, non completano le prove sulla resistenza del ponte al vento né provvedono alla microzonizzazione sismica).

La prova di ciò è data dal parere che lo stesso comitato tecnico scientifico, di cui è stata dotata la società Stretto di Messina e composto da professionisti nominati dal Ministero delle Infrastrutture, ha espresso sul progetto Eurolink del 2010.

È stato un parere positivo con ben 68 osservazioni e/o raccomandazioni, che, se lette attentamente, rendono questo un parere "a condizione che".

Si tratta di un parere che di fatto impone ulteriori verifiche (evidentemente non contenute nella relazione di aggiornamento), rendendo il progetto a serio rischio di non fattibilità ambientale e strutturale e il costo sempre più indeterminato e sicuramente più elevato di quello previsto nel DEF, che si assestava sui 13,5 miliardi di euro.

Ma ciò che è ancora più grave è che ci troviamo di fronte a una riattivazione del contratto tra Stretto di Messina e Eurolink avvenuta senza una nuova gara, quando in realtà i costi di realizzazione dell'opera appaltata sono notevolmente superiori al 50% del valore iniziale (anche considerando l'aumento quantificato dalla Corte dei Conti fino a 8,5 miliardi nel 2012), se non addirittura

indeterminati come dichiarato esplicitamente dal Servizio Bilancio del Senato, e quindi in palese violazione dell'art. 72 par.1 lett.e par 4 della direttiva 2014/24/UE.

Infine, mentre ci troviamo di fronte a un progetto, che è lo stesso progetto del 2010 sul quale il governo Monti richiedeva "una verifica tecnico-economica-finanziaria" non effettuata, sul quale lo stesso comitato scientifico nominato dal ministero solleva delle criticità e sul quale la Commissione tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale ha sollevato oltre 200 rilievi ed il Ministero della Cultura altri rilievi sulla mancanza di verifiche, anche archeologiche, preventive la società Stretto di Messina ha chiesto la sospensione del termine per 120 giorni per risolvere i rilievi.

Anche la conferenza dei Servizi pare sospesa ed, intanto, la società Stretto di Messina pubblica l'elenco degli espropri con i nominativi, quando invece fino a qualche giorno fa aveva inviato al Comune di Villa documentazione "coperta da password", avvia gli sportelli informativi e preannuncia l'attivazione della piattaforma per il cassetto virtuale degli espropri a far data dal 10 giugno.

Infine, la Stretto di Messina continua a non pubblicare nessun atto sul sito nonostante precisi obblighi di trasparenza e, secondo informazioni giornalistiche del 10 maggio 2024, ha risposto così alla richiesta di accesso agli atti presentata dal Deputato di AVS Bonelli: *"L'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione, richiesto, è in corso di definizione con il Mit, quindi al momento non disponibile. Inoltre, la documentazione riguardante il rapporto negoziale tra la Stretto di Messina e il contraente generale, è in corso di definizione"*.

Questo ultimo aspetto, ictu oculi, aggrava il quadro di criticità in termini di rispetto delle norme della concorrenza in termini di rispetto dei requisiti di trasparenza che dovrebbero contraddistinguere un appalto pubblico, in particolare quando esso è dell'ordine di 14,6 miliardi di euro.

Tenuto anche conto del grande sforzo mediatico compiuto dalla Stretto di Messina sarebbe anche utile approfondire come è stato gestito l'affidamento di incarichi per campagne di comunicazione, se gli affidamenti sono stati fatti attraverso bandi di gara e chi sono gli eventuali attuatori di queste campagne di comunicazione.

Rilevante sarebbe anche la conoscenza degli incarichi conferiti delle selezioni avviate e dei compensi erogati.

In particolare, inoltre, si segnala la mancata pubblicazione sul sito e quindi la violazione delle regole di trasparenza chiedendo che vengano pubblicati i seguenti atti:

1. rendiconto 2023,
2. atti aggiuntivi non onerosi stipulati,
3. Organico di personale dipendente e/o collaboratore con cv e retribuzione e 4. dei criteri di assunzione (selezione o distacco),
5. delibere del CdA,
6. compensi e cv dei componenti,
7. compensi e cv dei componenti del comitato scientifico,
8. incarichi di consulenza e dei criteri di affidamento (selezione o scelta fiduciaria),
9. Tutti le delibere di approvazione dei contratti stipulati e caducati.

Da quanto esposto, anche tenendo conto di quanto già evidenziato dal Presidente di questa Autorità, sembrerebbe evincersi che la Società Stretto di Messina stia gestendo tutta la vicenda senza rispettare le norme della concorrenza e abusando ampiamente della posizione dominante che ha sul mercato in forza del rapporto di Concessione sia nei confronti dei cittadini, sia nei confronti degli Enti Locali coinvolti, sia nei confronti delle imprese.

In particolare si segnala come l'affidamento a Eurolink sia fatto in violazione dell'obbligo di gara qualora i nuovi costi siano superiori del 50% alla precedente gara. Suscitano anche molte perplessità le circostanze e le modalità di stipula degli atti aggiuntivi anche non onerosi in favore di una società che ha ancora aperto un contenzioso con lo Stato.

Infine resta oscuro il rapporto che lega società stretto di Messina o il contraente generale euro link alla società statunitense Parson Transportation group.

Conclusioni

Ci riserviamo di fornire copia di tutti i documenti pertinenti, congiuntamente a quelli che saranno eventualmente richiesti dall'Autorità

Chiediamo all'Autorità di avviare un'indagine su queste presunte violazioni e di intraprendere le azioni necessarie, anche cautelari, per tutelare la concorrenza e il mercato.

Quanto alle esigenze cautelari, si evidenzia in questo caso la presenza sia del "fumus boni iuris" che del "periculum in mora" per i gravi danni che potrebbero derivare nel caso in cui gli effetti delle decisioni viziati dall'abuso di posizione dominante dovessero consolidarsi. Se, infatti, il presunto comportamento di posizione dominante dovesse continuare ci sarebbero danni irreversibili, sia per l'ambiente, sia per i cittadini, in particolare per le oltre 1000 persone che a seguito dell'approvazione del progetto rimarrebbero senza casa in quanto rientranti nel piano degli espropri.

Siamo disponibili a partecipare a eventuali audizioni in relazione a questo caso.

Vi ringraziamo per l'attenzione dedicata e ci auguriamo che la Vostra Autorità possa intervenire per garantire un mercato concorrenziale e nel rispetto delle norme vigenti.

Distinti saluti

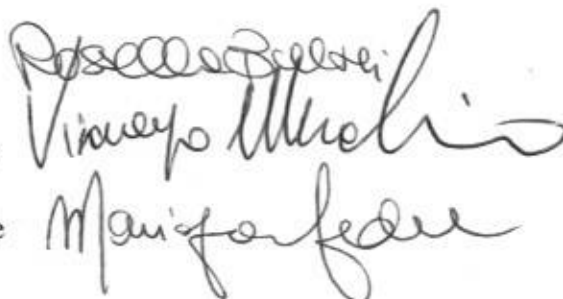
Avv. Aurora Notarianni

Prof. Domenico Marino

Prof.ssa Rossella Bulsei

Prof. Vincenzo Musolino

Avv. Maria Grazia Fedele



The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is 'Rossella Bulsei', the middle one is 'Vincenzo Musolino', and the bottom one is 'Maria Grazia Fedele'. The signatures are written in a cursive, flowing style.

Dott. Giuseppe Fedele

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style. The signature is a stylized representation of the name 'Giuseppe Fedele', with the first letters of each word being significantly larger and more decorative than the rest of the text.