

**Sig. Procuratore Regionale Corte dei Conti**  
**Via Baiamonti, 25 - 00195 Roma**  
**Telefono 06/38761**

**Oggetto: Lettera di trasmissione documentazione relativa all'opera  
pubblica "metrotranvia di superficie di Latina"**

Il sottoscritto ing. Massimo de Simone, nato a Velletri (Roma) il 5/3/1974 e residente in Latina (LT) – CAP 04100 – via G.Reni, n. 12 - telefono e fax 0773695169 - e-mail: massimodesimone@libero.it, in qualità di Presidente del Comitato cittadino "Metro Bugia" con sede presso il medesimo indirizzo e costituito con statuto del 3/12/2007 con lo scopo di informazione, verifica e controllo circa l'opera pubblica denominata "metrotranvia leggera di Latina", con la presente trasmette a codesta rispettabile Procura copia di documentazione dell'iter procedimentale, della convenzione stipulata tra concedente (Comune di Latina) e concessionario (società metro latina spa) e del piano economico-finanziario relativa all'opera pubblica denominata "metrotranvia di superficie di Latina" finanziata con la procedura del progetto di finanza, per la valutazione e accertamento in virtù dei propri poteri e funzioni.

Rimaniamo a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione, chiarimento e/o richiesta di ulteriore documentazione in nostro possesso.

Con osservanza.

Latina, 25/3/2009

ing. Massimo de Simone  
(Pres. Comitato Metro Bugia)

# “Metrotranvia di superficie di Latina”

## PREMESSO

Che l' amministrazione di Latina è intenzionata a realizzare sul territorio comunale l'opera di trasporto denominata erroneamente metrotranvia di superficie di latina”, in pratica un “tram su gomma”, e cioè un sistema di trasporto ibrido tra una filovia e una tranvia a guida vincolata.

Per la realizzazione si è fatto ricorso alla procedura del project financing. L'opera, dal costo pari a € 139.612.050,22 è finanziata per il 60% con i fondi statali di cui alla L. 26 febbraio 1998 n.211 e per il 40% dal concessionario soc. Metrolatina spa.

Risulterà utile esporre prima di tutto la cronologia completa dell'iter procedimentale amministrativo seguito dall'amministrazione comunale di Latina fino alla data odierna.

## CRONOLOGIA

- 1) 5/5/2004: Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2004 – approvazione del programma triennale dei lavori pubblici 2004/2006 nel quale non risulta inserita l'opera denominata “metropolitana Leggera di superficie”.
- 2) Agosto 2004: redazione della analisi economica e finanziaria da parte del Dirigente dell'Ufficio grandi Opere e Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne denominato Progetto Preliminare Tranvia Leggera su Gomma – costo economico totale: 92.025.964 € (1°lotto) + 47.586.426,22 (2° lotto)= 139.612.050,22 €.
- 3) Ottobre 2004: redazione di un progetto denominato definitivo da parte del Dirigente, in realtà solo una breve analisi economica e finanziaria.
- 4) 1/10/2004: Deliberazione di Giunta Municipale n. 586/2004 – Approvazione del progetto preliminare per la realizzazione della metropolitana leggera di superficie – 1° Lotto – per un totale di € 88.120.652,00 (all.1).
- 5) 15/10/2004: Deliberazione di Giunta Municipale n. 626/2004 – Approvazione del progetto preliminare per la realizzazione della metropolitana leggera di superficie – 2° Lotto – per un totale di € 47.586.426,22, nella quale viene si modifica il quadro economico della Deliberazione G.M. precedente n.586/2004 del 1/10/2004 aggiornandolo al costo totale di 92.025.624 € e ritiene di inserire l'opera nel programma Triennale delle opere pubbliche 2005-1007. La differenza come indicato nel successivo capitolo “osservazioni” è dovuta ad errore della stessa amministrazione nella richiesta di finanziamento al CIPE. (all.2).

- 6) 29/11/2004: con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2004 – variazione al bilancio provvisorio 2004: emendamento al piano triennale OO.PP 2004-2006 con cui si inserisce nello stesso piano il project financing la realizzazione della metropolitana leggera di superficie 1° e 2° lotto sulla base dell'analisi economica del Dirigente dell'Ufficio grandi Opere e Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne (all.3).
- 7) 26/4/2005: deposito al protocollo del progetto preliminare redatto del promotore Raggruppamento Metrolatina.
- 8) 1/6/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 354/2005 – nomina di una commissione valutazione a supporto del R.U.P.
- 9) 15/6/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 387/2005 – predeterminazione dei criteri di valutazione delle proposte.
- 10) 1/8/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 526/2005 – individuazione del promotore nel “raggruppamento Metrolatina” formato dalle imprese Saicam spa, Gemmo spa, Costruzioni Iannini spa, Atral s.c.a.r.l., Montele srl.
- 11) 7/9/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 551/2005 – nomina del promotore “raggruppamento Metrolatina”.
- 12) 27/10/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 696/2005 – presa d'atto modifica del raggruppamento temporaneo di imprese denominato “raggruppamento Metrolatina”.
- 13) 7/11/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 725/2005 – approvazione documentazione integrativa e assunzione di impegno. Di approvare e trasmettere il progetto “di livello definitivo” redatto dal Dirigente dell'Ufficio grandi Opere e Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne, con le “integrazioni richieste” al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (all.4).
- 14) 25/11/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 750/2005 – assunzione garanzie. Si incarica il Dirigente del Settore Grandi Opere di reperire delle risorse finanziarie a copertura della parte mancante dal quadro economico pari a € 2.342.334,00 (cfr. punto 4), attraverso devoluzione di mutui in essere o mediante contrazione di nuovo mutuo o altre risorse (cfr. punto 33) (all.5).
- 15) 12/12/2005: Deliberazione di Giunta Municipale n. 790/2005. si da atto di voler procedere mediante altre forme di finanziamento pubblico (Regione Lazio) ovvero mediante ricorso a mutuo ordinario da contrarsi nell'esercizio finanziario 2006 per fare fronte alla mancanza economica pari a € 2.342.334,00 (cfr. punto 4).
- 16) 23/3/2006: Deliberazione di Giunta Municipale n. 125/2006. Approvazione del progetto preliminare del promotore bando di gara e procedura di affidamento tramite licitazione privata e con criterio offerta economicamente più vantaggiosa da confrontarsi con quella del promotore.
- 17) 31/3/2006 pubblicazione bando di gara (all.6 – bando e convenzione allegata)
- 18) 21/7/2006 : la gara è stata dichiarata deserta.

- 19) 27/9/2006: Determinazione Dirigenziale n. 178/2006. Aggiudicazione, in via provvisoria, al raggruppamento Metrolatina, per la concessione in project financing relativa alla progettazione, realizzazione e gestione dell'opera "metrotranvia leggera di superficie".
- 20) 16/1/2007: il raggruppamento Metrolatina ha trasmesso, a seguito delle ulteriori modifiche apportate, copia della convenzione di bozza definitiva.
- 21) 18/1/2007: Deliberazione di Giunta Municipale n. 12/2007 aggiudicazione definitiva della concessione al Raggruppamento Metrolatina (all.7).
- 22) 23/1/2007: trasmissione del progetto definitivo da parte del raggruppamento Metrolatina (all.8-frontespizio).
- 23) 27/2/2007: costituzione con atto Notaio Candiani della società di progetto Metrolatina spa.
- 24) 28/2/2007: con nota n. 21776 il Rup richiede alla Regione Lazio la verifica del progetto definitivo all'assoggettabilità alla VIA.
- 25) 30/3/2007: con nota n. 33852 il Rup ha trasmesso alla Regione Lazio integrazioni per la verifica del progetto definitivo all'assoggettabilità alla VIA, in risposta ai quesiti evidenziati nell'incontro presso la regione Lazio il 14/3/2007.
- 26) 17/4/2007: con nota n. 39437 il Rup ha trasmesso alla Regione Lazio ulteriori integrazioni per la verifica del progetto definitivo all'assoggettabilità alla VIA, in risposta ai quesiti evidenziati nell'incontro presso la regione Lazio il 2/4/2007.
- 27) 30/4/2007: l'area VIA della regione Lazio chiede integrazioni dando 30 giorni di tempo.
- 28) 21/5/2007: il Comune di Latina chiede all'area VIA 30 giorni di proroga.
- 29) 19/9/2007: Deliberazione di Giunta Municipale n. 511/2007. Modifica della convenzione – Inserimento. Variazione al bilancio pluriennale 2007/2009 per l'annualità 2009 pari a € 2.342.000,00 €, da sottoporre a ratifica del Consiglio Comunale entro 60 giorni (all.9).
- 30) 30/11/2007: Deliberazione di Giunta Municipale n. 702/2007. Riadozione della Delibera di Giunta Municipale n. 511 del 19/9/2007.
- 31) 7/12/2007: trasmissione di un secondo progetto definitivo da parte della soc. Metrolatina ai fini della verifica Ministeriale di cui alla Legge 1042/69, come integrata dall'art. 5 della Legge 211/92.
- 32) 7/12/2007: trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini del rilascio del Nulla Osta tecnico ai fini della sicurezza, ai sensi dell'art. 13 comma 3, della Legge 472/1999.
- 33) 20/12/2007: Deliberazione Consiglio Comunale n. 121/2007 - ratifica di variazione di bilancio del Consiglio Comunale relativa alla delibera di Giunta Municipale del 30/11/2007 n. 702/2007 (all.10).
- 34) 27/3/2008: l'area VIA della Regione Lazio chiude il procedimento per mancata trasmissione integrazioni da parte del Comune di Latina.

- 35) 17/6/2008: avviene la pubblicazione sul BURL Comune di Latina.
- 36) 21/7/2008: Osservazioni del Metro Bugia alla Regione Lazio relative alla VIA (all.11).
- 37) 4/11/2008: determinazione di rinvio a procedimento di VIA da parte della Regione Lazio (all.12).

## OSSERVA

### - Sull'iter procedimentale del progetto di finanza:

1) La realizzazione dell'opera comporta variazione urbanistica al P.R.G. (es. crf all.7) cosicchè risultava necessario un passaggio obbligato in Consiglio Comunale già nella fase della progettazione preliminare.

Al contrario l'iter amministrativo è andato avanti anche con la presentazione del progetto definitivo in data 23-1-2007 da parte del concessionario Metrolatina (crf. all.8), seguita dalla stipula tra concedente Comune di Latina e concessionario dell'ultima versione della convenzione in data 19/9/2007 con Deliberazione di Giunta Municipale n. 511/2007 (cfr. all.9) e infine da presentazione sempre da parte di Metrolatina di ulteriore progetto definitivo in data 7/12/2007.

La variante urbanistica lungi dall'essere una procedura semplice e senza rischi a tutt'oggi ancora non essere stata presa in considerazione nemmeno dalle commissioni comunali.

Quindi l'intero iter procedurale amministrativo -tranne la ratifica di variazione di bilancio del Consiglio Comunale (cfr. punto 33) per far fronte alla mancanza economica pari a € 2.342.334,00 (cfr. punto 4)- è stato svolto dalla sola giunta di maggioranza, saltando di fatto un passaggio necessario nella procedura del Project financing (vedi figura 1) ponendo tutt'ora a rischio l'intera procedura.

ARTICOLAZIONE DELLE FASI PROCEDIMENTALI DEL PROJECT FINANCING		
FASI	CONTENUTO OPERATIVO	PRODOTTO/PROVVEDIMENTO
2° Fase <u>INDIVIDUAZIONE</u> <u>PROMOTORE</u> <u>E APPROVAZIONE</u> <u>PROGETTO PRELIMINARE</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisi e valutazione della fattibilità delle proposte sia dal punto di vista amministrativo, tecnico ed economico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Determinazione Dirigenziale di nomina della eventuale Commissione consultiva per la valutazione tecnica, economica e amministrativa dei progetti proposti</li> <li>↓</li> <li>Verbali degli incontri</li> <li>↓</li> <li>Acquisizione parere sulla valutazione di congruità del valore del bene immobile che si cede in godimento qualora fosse prevista la corresponsione del prezzo da parte della A.C. (ex art. 19 comma 2 L. 109/94 e s.m.i.)</li> <li>↓</li> <li>Scheda di variazione del bilancio di previsione per la copertura finanziaria della quota parte a carico della A.C.</li> <li>↓</li> <li>Deliberazione di Consiglio Comunale di approvazione del progetto e nomina del promotore <b><u>nel caso in cui l'opera è soggetta a variazione urbanistica</u></b></li> <li>↓</li> <li>Deliberazione di Giunta Comunale di approvazione del progetto (eventualmente impegno fondi) e nomina del promotore <b><u>nel caso in cui l'opera non è soggetta a variazione urbanistica</u></b></li> </ul>

**Fig.1**

2) Tutti i passaggi dell'iter procedimentale e soprattutto la stipula della convenzione che lega il concedente Comune di Latina al concessionario privato Metrolatina spa sono state effettuate senza che il Consiglio Comunale venisse minimamente coinvolto.

Persino le Commissioni Comunali non hanno ancora esaminato il progetto, che tra l'altro –come si accennerà di seguito- presenta numerosissime e rilevanti problematiche di ordine tecnico, economico e procedurale, mancando persino l'analisi conoscitiva e studio del fabbisogno mediante analisi della domanda.

3) Non risulta effettuata alcuna analisi costi-benefici e ne valutazione di alternative possibile come peraltro rimarcato nella determinazione proc.n. 194679 in data 4.11.2008 di rinvio a procedimento VIA da parte della Regione Lazio.

- Sulla convenzione stipulata tra il concedente Comune di Latina e il concessionario Metrolatina spa (all.9)

1) l'art 21 della convenzione (fig.2) riporta il piano economico finanziario specificando entrate economiche del concessionario durante il periodo trentennale di gestione dell'opera:

a) il contributo regionale per il trasporto pubblico, basato sul dato previsionale di 902.000 km/vettura prodotta dall'opera, è stato calcolato su un contributo immaginario e utopico da parte della Regione Lazio pari a 8,25 €/km, per un totale di 7,5 milioni di euro ogni anno per trent'anni.

La quantificazione del contributo infatti **non ha avuto mai alcun riscontro** dall'ente erogatore Regione Lazio. Inoltre il contributo così determinato si situa al di fuori da ogni più ottimistica previsione se pensiamo che le Regioni italiane accordano un contributo per mezzi di trasporto assimilabili variabile tra 2 e 3 €/km.

A titolo di esempio si considererà la Regione Veneto riconosce a Padova per il medesimo mezzo di trasporto Translohr l'ammontare di 1,5 milioni di euro, circa il 20% di quanto inserito nel piano economico finanziario in oggetto.

b) I ricavi da traffico quantificati nel piano economico finanziario prevedono un numero di utenti paganti pari a **8.448 giornalieri** per introito complessivo annuo pari a 2.115.379 €. Essendo ad oggi gli utenti autobus nel percorso che sarà servito dal tram circa 2.800, l'incremento previsto **dovrebbe essere di circa il 300%**. A Padova dove da qualche tempo circola non senza problematiche lo stesso tipo di mezzo di trasporto l'incremento si è attestato intorno al 15%. E' quanto meno inquietante che questo dato, che vorrebbe un incremento a Latina 20 volte superiore di quello padovano, non è frutto di alcuna analisi conoscitiva o studio del fabbisogno mediante analisi della domanda necessari anche per opere di dimensioni decisamente minori.

c) Il non meglio specificato e niente affatto rassicurante ricavo “eventuale” provenienti da sfruttamento spazi pubblicitari e aree e/o **beni immobili ceduti in proprietà o in godimento.**

d) Viste le condizioni del piano economico-finanziario il Comune di Latina ha cercato di limitare i danni, ma ciò non sarà per nulla sufficiente. Nella convenzione (art. 7 lettera L) infatti è pattuito che il Comune di Latina non potrà assumere iniziative che possano risultare in concorrenza con le attività previste nella convenzione (servizi di trasporto diretti alla persona, pubblicità e gestione dei parcheggi, gestione di aree appositamente espropriate) bloccando di fatto altre iniziative di apertura alla concorrenza di altri servizi.

*Comune di Latina - Atti Deliberati*

- articolo 21 - tariffe, contributi e ricavi di gestione e di servizi vari.  
Durante la fase di gestione del Servizio di trasporto tranviario e dei Servizi vari, il Concessionario avrà il diritto di percepire, come da Piano Economico e Finanziario:

- i Contributi Regionali per la gestione della Tramvia individuati nel Piano economico-finanziario in relazione ai km\*vetture prodotti;
- i Ricavi da traffico generati dall'espletamento del Servizio di trasporto tranviario calcolati sulla base dell'applicazione della tariffa indicata nel Piano economico-finanziario;
- eventuali ricavi per Servizi vari, tra i quali lo sfruttamento di spazi pubblicitari, nonché lo sfruttamento economico di aree e/o di beni immobili ceduti in proprietà o in godimento dal Concedente o allo scopo espropriati, anche con destinazione ad uso parcheggio, secondo quanto previsto nel precedente art. 3, lett. e).

Il Concessionario, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs 507/93 del 15.11.1993 lett. a, e come meglio esplicitato nella circolare 13/E/4/902 del 25.03.2004, è esonerato dal pagamento della tassa o.s.a.p..  
Il contributo ed i ricavi di cui alle precedenti lettere a), b) e c) saranno adeguati - secondo il principio dell'Equilibrio Economico-Finanziario che ha determinato la misura iniziale dei suddetti corrispettivi - entro il limite della variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le Famiglie di Operai ed Impiegati, intervenuta nei precedenti dodici mesi.  
A tal fine, il Concessionario presenterà al Concedente il calcolo di detto adeguamento entro 30 (trenta) giorni dall'inizio di ogni anno di gestione.  
Nei successivi 30 (trenta) giorni il Concedente autorizzerà l'adeguamento proposto o comunicherà le proprie osservazioni.  
Qualora il Concedente non proponga osservazioni, la determinazione effettuata da parte del Concessionario dovrà ritenersi definitiva, in assenza di errore manifesto, con valore retroattivo al 1° gennaio.  
Il pagamento degli importi di cui alla precedente lettera a) sarà determinato annualmente sulla base dei Km/vettura prodotti, e indicati nel Piano Economico Finanziario, e saranno versati con ratei in acconti trimestrali posticipati entro il decimo giorno precedente la data di scadenza di ciascun trimestre.  
In relazione al primo anno di esercizio del Servizio di trasporto tranviario, i Contributi Regionali di cui alla lettera a) che precede saranno corrisposti sul dato previsionale di 902.000 Km/vettura, salvo approvazione del Piano di esercizio da parte della Regione, a mezzo ratei in acconti trimestrali posticipati entro il decimo giorno precedente la data di scadenza di ciascun trimestre, con decorrenza dalla data di avvio della gestione funzionale ed economica.

Deliberazione di Giunta N° 511/2007  
Pag. 8 di 12

**Fig.2**



2) l'art. 25 riporta testualmente che “qualora una delle condizioni per il mantenimento del piano economico finanziario dovesse essere modificata si procederà alla revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi del successivo art.26”. Per quanto detto le probabilità che si verifichi lo squilibrio del piano economico finanziario sono pertanto altissime.

Qualora una delle condizioni per il mantenimento del piano economico finanziario dovesse essere modificata si procederà alla revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi del successivo art.26.

#### **- ARTICOLO 25 - CONDIZIONI PER L'EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO**

Costituiscono elementi essenziali per il mantenimento dell'Equilibrio Economico-Finanziario della Concessione:

- a) la non alterazione dei costi di costruzione e gestione come stimati nei Quadri Economici dell'Opera e nel Piano Economico Finanziario salvo che tale alterazione sia direttamente imputabile a fatto o comportamento del Concessionario;
- b) la durata della Concessione;
- c) i contributi statali ex L. n. 211/1992 erogati con le modalità e i tempi previsti dalla presente Convenzione e dal Piano economico finanziario;
- c-bis) la attribuzione (direttamente o indirettamente) da parte del Concedente al Concessionario, dal 30 aprile 2009, della somma pari ad Euro 2.342.000,00 che il Concedente si è impegnato a garantire a copertura delle risorse pubbliche non finanziate dal CIPE, giusta deliberazione di Giunta Municipale n. 750 del 25 novembre 2005. L'attribuzione di tale somma, ove non erogata da parte di soggetti terzi rispetto al Concedente (Regione Lazio) entro il termine del 30 aprile 2009, dovrà essere operata direttamente dal Concedente, con risorse a proprio carico, in favore del Concessionario previa formale inserzione del relativo impegno di spesa nella previsione di bilancio pertinente, anche attraverso la contrazione di appositi mutui, e comunque in tempo utile tale da assicurare la disponibilità del contributo in questione a decorrere dal termine suindicato. Ove tale somma non dovesse essere attribuita al Concessionario dal Concedente o da soggetti terzi nel termine sopra indicato si ricorrerà, in applicazione del successivo art. 26, alla revisione della Concessione mediante la rideterminazione delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario.
- d) i contributi Regionali in conto esercizio erogati con le modalità e i tempi previsti dalla presente Convenzione e dal Piano economico finanziario;
- e) i ricavi da traffico;
- f) il rispetto dei tempi indicati nel Cronoprogramma;
- g) la disponibilità dei terreni interessati dai lavori nella proprietà e/o possesso del Concedente ovvero dei terreni appartenenti ad altri soggetti cui non risulti applicabile l'art. 12 della Convenzione;
- h) il rilascio delle autorizzazioni e dei permessi, di competenza del Concedente, nei tempi previsti nel Cronoprogramma;
- i) la disponibilità a titolo di godimento di aree e/o immobili nei limiti di quanto previsto ai sensi all'art. 7 lettera a) della presente Convenzione.

Qualora una delle condizioni per il mantenimento dell'Equilibrio Economico-Finanziario dovesse essere modificata si procederà alla revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi del successivo art. 26.

Ai fini del presente articolo, limitatamente all'elemento di cui alla lettera e), per l'applicazione del successivo art.26, saranno presi in considerazione i minori ricavi da traffico qualora si verifichino oscillazioni superiori al 5%, fermo

Deliberazione di Giunta N° 511/2007

Pag. 9 di 12

**Fig.3**

3) Nella convenzione il Comune si obbliga a corrispondere al concessionario (art.25 lettera i) qualora si verifichi la circostanza della diminuzione del numero di viaggiatori annui paganti (oscillazione superiori al 5%) rispetto al numero stimato nel PEF redatto dal concessionario (8.448 passeggeri/giorno).

- nei primi cinque anni di esercizio il 10% dei minori ricavi da traffico
- dal 6° anno in poi la revisione del piano economico finanziario, anche attraverso la modifica della durata della concessione senza determinarne il periodo e quindi presumibilmente fino alla soddisfazione totale del concessionario.

La prospettiva che il comune sarà tenuto a rifondere al concessionario i minori ricavi da traffico è avvalorata dal fatto che è stata inserita già nel bilancio comunale 2008 una somma prudenziale pari a € 200.000 per il primo anno.

4) L'art. 25 comma i della Convenzione garantisce che il Comune adotti politiche di mobilità urbana idonee a far conseguire al concessionario le quantità di servizi ed il numero dei passeggeri stimati nel PEF. Ciò vuol dire che per incentivare l'utilizzo della tramvia e raggiungere gli utopistici 8.448 viaggiatori giornalieri potrà essere adottata qualsiasi politica di mobilità urbana non meglio specificata se non, in ultima analisi, lo strumento di tariffazione integrata. Risulta evidente l'obiettivo di avvantaggiare il concessionario anche costo di svantaggiare gli utenti pur di garantire l'utilizzo di un mezzo che non possiede alcuna finalità di utilità.

5) L'art. 26 riporta testualmente: “ove ... l'equilibrio economico finanziario sia alterato ed il concedente rifiuti e/o ritardi oltre 60 giorni la revisione, il Concessionario **ha diritto di recedere dalla concessione, con il riconoscimento dei compensi** di cui all'articolo 37-septies della Legge 109/94.”

Come noto nella procedura del project financing dovrebbe essere indicato in maniera certa e determinata come si ristabilisce l'equilibrio economico e finanziario. Al contrario nell'art. 26 **viene tralasciata ogni indicazione in merito** lasciando le richieste all'arbitrarietà di valutazione del concessionario. In particolare risulta una clausola vessatoria nei confronti del concedente poiché a fronte di una mancata revisione dell'equilibrio economico finanziario il concessionario avrà diritto di recedere con il riconoscimento dei compensi.

Al concedente non sarà lasciata quindi alcuna via d'uscita ponendosi tra la scelta di accettare qualsiasi richiesta del concessionario non meglio specificata nella convenzione o lasciare che il concessionario receda per diritto dalla convenzione, potendo di fatto abbandonare la gestione dell'opera di trasporto non remunerativo, essendo riconosciuti infine dal concedente anche i compensi.

restando quanto previsto all'art. 7 primo comma lettera j) che precede in ordine al quale, per i primi cinque anni di esercizio del Servizio del trasporto tranviario, in relazione all'applicazione del presente articolo, saranno presi in considerazione i minori ricavi da traffico qualora si verificino oscillazioni superiori al 5% eccedenti la misura del 10% prevista al menzionato art. 7 (lett. j).

Ai fini del rispetto delle condizioni di Equilibrio Economico finanziario della presente Concessione, il Concedente, adotterà politiche di mobilità urbana idonee a consentire il raggiungimento da parte del Concessionario delle quantità di servizio e di passeggeri definiti nel Piano Economico Finanziario, anche mediante l'adozione di strumenti di tariffazione integrata.

#### **- ARTICOLO 26 – REVISIONE DEL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO**

Le Parti concordano fin da ora che qualora nel periodo di durata della Concessione risultino modificati - per effetto degli eventi previsti nella presente Convenzione, di variazioni apportate dal Concedente, o di norme legislative e regolamentari sopravvenute o di altri eventi non dipendenti dal Concessionario - uno o più degli elementi indicati al precedente art. 25, e più in generale i presupposti e le condizioni di base che determinano l'Equilibrio Economico-Finanziario della Concessione, il Concedente ed il Concessionario dovranno consultarsi per concordare una revisione della Concessione.

Detta revisione dovrà essere attuata mediante rideterminazione delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario, anche attraverso la modifica della durata della Concessione.

In deroga a quanto previsto all'articolo 34 (*Controversie*), qualora, nell'ipotesi di cui al precedente paragrafo del presente articolo, non sia raggiunto un accordo per la revisione del Piano entro 40 (quaranta) giorni dalla data di avvio della consultazione tra le Parti al riguardo, ciascuna parte potrà ricorrere agli arbitri di cui al successivo art. 34 ed il Concessionario potrà, altresì, recedere dalla presente Convenzione ai sensi del successivo art. 27.

Qualora nuove disposizioni o fatti sopravvenuti modifichino significativamente il quadro economico finanziario in senso favorevole al Concessionario, la revisione sarà effettuata a vantaggio del Concedente.

Ove, per effetto degli eventi di cui ai commi che precedono, l'Equilibrio Economico-Finanziario sia alterato ed il Concedente rifiuti e/o ritardi oltre 60 giorni la revisione, il Concessionario ha diritto di recedere dalla concessione, con il riconoscimento dei compensi di cui all'articolo 37-septies, comma 1, lettere a) e b) e c) della Legge n. 109/94. Ai sensi dell'articolo 37-septies, comma 2, della stessa legge, le somme spettanti al Concessionario sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento di detti crediti.

Così come riportati nello schema di convenzione che con il presente atto si approva con le modifiche di cui sopra e si allega sub F) e sub G);

Di approvare le modifiche apportate dal promotore alla relazione illustrativa del Piano economico finanziario come riportate nel documento allegato sub C);

Di dare atto che il presente provvedimento di riapprovazione della Relazione illustrativa al PeF e dello schema di convenzione, fatto salvo quanto già deliberato con il provvedimento di G.M. n° 125 del 23/03/2006, ai sensi di quanto previsto negli artt.25 e 26 del testo dello schema della convenzione medesima, non comporta impegno di spesa immediato ed attuale in quanto ove l'Amministrazione non disponesse delle risorse pubbliche nei termini previsti dall'art.25 lett.c bis, potrà procedere, in applicazione del contenuto del contenuto del successivo art.26, 1° comma, alla rideterminazione delle condizioni di equilibrio del Piano Economico Finanziario potendo far ricorso anche ad una maggiore durata della concessione.

Di trasmettere il presente provvedimento ed i relativi allegati all'Ufficio Contratti per la predisposizione degli atti relativi alla stipula del contratto, dando altresì mandato di apportare le opportune integrazioni al testo della convenzione, come da nota allegata sub G) al presente provvedimento;

Di apportare al Bilancio pluriennale di previsione 2007/2009 la seguente variazione di bilancio per l'annualità 2009:

<b>MAGGIORI ENTRATE BILANCIO DI PREVISIONE ANNUALITA' 2009</b>			
<b>CAPITOLO</b>	<b>CODICE MECC.</b>	<b>OGGETTO</b>	<b>IMPORTO</b>
NUOVO 709/0	5.03.1130	MUTUO METROTRANVIA LT – LT SCALO	€ 2.342.000,00

<b>MAGGIORI SPESE BILANCIO DI PREVISIONE ANNUALITA' 2009</b>			
<b>CAPITOLO</b>	<b>CODICE MECC.</b>	<b>OGGETTO</b>	<b>IMPORTO</b>
NUOVO 2100/0	2.08.03.01	MUTUO METROTRANVIA LT – LT SCALO	€ 2.342.000,00

In definitiva la convenzione stipulata ad opera della Giunta Comunale può ben essere definitiva ad avviso del Comitato “capestro”. Infatti, come noto il progetto di finanza prevede al massimo una suddivisione dei rischi connessi. Al contrario risulta difficile capire come sia possibile per un amministrazione pubblica **assumersi tutti i rischi legati ad una operazione economica** di project financing quando il privato al contrario ne è totalmente esente. Facendo l’esempio del privato o del buon padre di famiglia: “Quale cittadino sarebbe così folle da impegnarsi la casa senza aver letto prima cosa sta firmando?”

E’ da tempo che il comitato Metro Bugia indica ai nostri amministratori i forti rischi nell’immediato e nel futuro che sta correndo il Comune di Latina che di fatto verrà chiamato a risarcire la società privata Metrolatina del mancato introito dovuto alle false aspettative del piano economico-finanziario, e che, considerato i numeri in gioco, **rischiano seriamente di portare l’ente pubblico verso la bancarotta**. A titolo di esempio questa volta basterà dare uno sguardo alla situazione del comune di L’Aquila, che con la stessa disinvoltura si è imbattuto nella medesima opera di trasporto Translohr, con un costo realizzazione già cantierato di 20 milioni di euro che con tutta probabilità dovrà restituire allo Stato indirizzando di fatto il comune verso il dissesto finanziario (all.13).

*- inoltre sul piano economico-finanziario:*

L’amministrazione comunale di Latina si è già fatta carico ancora prima di iniziare di una mancanza economica pari a 2.342.33,00 per due errori prettamente matematici manifestamente evidenti contenuti nella delibera di Giunta Municipale n. 586/2004 del 1/10/2004 (cfr. cronologia punto 4) fatta appositamente passare come un minor finanziamento del CIPE.

Infatti il costo di realizzazione del primo lotto indicato nella Delibera risulta errato per difetto (88.120.652,00 € < 92.025.964,00 € ). Inoltre la banale addizione da cui scaturisce il costo economico approvato (88.120.652,00 €) risulta errato. Infatti dalla somma evidenziata (63.884.842,00 € + 9.846.173,00 € +8.389.687,00 €) risulterebbe addirittura un importo inferiore pari a 82.120.652 €. In ogni caso l’amministrazione ha già inoltrato con prot. 79231 del 10/8/2004 al Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti – Dipartimento Trasporti Terrestri e alla Regione Lazio – Assessorato Trasporti e Lavori Pubblici, l'istanza per la copertura del 60% dell'investimento sull'importo errato (88.120.652,00 € < 92.025.964,00 €) il che comporterà un finanziamento del CIPE non corrispondente all'importo reale. Il comune pone rimedio al proprio errore caricando le casse comunali di un costo pari alla differenza (92.025.964,00 € - 88.120.652,00 € = 2.342.334,00 € mediante una variazione di bilancio del Consiglio Comunale come specificato di seguito al punto 14) 15) e 33).

- infine, per completezza, si evidenzia che un approfondimento tecnico-progettuale sull'opera è riscontrabile nel sito [www.malamministrazione.it](http://www.malamministrazione.it) nella sezione dedicata al Translohr nella quale è anche visionabile e completamente scaricabile un'ampia documentazione stampa e raffronti con le altre città italiane, Padova, L'Aquila, Mestre, impegnate con esiti incerti nella realizzazione del medesimo mezzo di trasporto.

Rimaniamo a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione, chiarimento e/o richiesta di ulteriore documentazione in nostro possesso.

Per quanto detto, a codesta rispettabile Autorità in virtù dei propri poteri e funzioni

## CHIEDE

- di voler eseguire verifiche e accertamenti circa gli atti amministrativi emanati dall'amministrazione di Latina relativamente alla conformità alla Legge circa la procedura di project financing per l'opera denominata "metrotranvia leggera di Latina" .
- di voler eseguire verifiche e accertamenti circa i principi di correttezza e trasparenza economica, anche e soprattutto attraverso la valutazione del contratto stipulato tra Comune di Latina e soc. Metrolatina spa (cfr. all. 6 e 9) dal Comitato definita "capestro", dalla quale risulterebbero evasi i criteri di efficacia ed economicità propri della pubblica amministrazione a vantaggio della società concessionaria Metrolatina spa,
- di voler eseguire verifiche e accertamenti che l'esecuzione dell'opera così come concepita comporti grave pregiudizio per il pubblico erario e concreto pericolo di dissesto finanziario per il Comune di Latina.
- qualora accertato l'esistenza di irregolarità di rilevanza penale, di trasmettere gli atti e i propri rilievi agli organi giurisdizionali competenti;

### Allegati:

- 1) Deliberazione di Giunta Municipale n. 586/2004 del 1/10/2004
- 2) Deliberazione di Giunta Municipale n. 626/2004 del 15/10/2004
- 3) Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2004 del 29/11/2004
- 4) Deliberazione di Giunta Municipale n. 725/2005 del 7/11/2005
- 5) Deliberazione di Giunta Municipale n. 750/2005 del 25/11/2005
- 6) Bando di gara e convenzione allegata – pubblicazione del 31/3/2006
- 7) Deliberazione di Giunta Municipale n. 12/2007 del 18/1/2007
- 8) Frontespizio progetto definitivo da parte del raggruppamento Metrolatina del 23/1/2007
- 9) Deliberazione di Giunta Municipale n. 511/2007 del 19/9/2007
- 10) Deliberazione Consiglio Comunale n. 121/2007 del 20/12/2007
- 11) Osservazioni del Metro Bugia alla Regione Lazio relative alla VIA del 21/7/2008
- 12) Determinazione di rinvio a VIA da parte della Regione Lazio del 4/11/2008
- 13) Breve compendio articoli stampa

Con osservanza.

Latina, 25/3/2009

ing. Massimo de Simone  
(Pres. Comitato Metro Bugia)