

Spettabile Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione
ed i sistemi informativi e statistici**

Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
pec: dg.tpl@pec.mit.gov.it

C.A. _Dirigente Divisione 5: dr.ing. Elena Molinaro
Telefono: 06/4158.6532; Fax: 06/4158.6568;
e-mail: elena.molinaro@mit.gov.it

Oggetto: opera pubblica “metrotranvia leggera di Latina”

Lo scrivente Comitato Metro Bugia con sede in Latina, via Guido Reni n.5, telefono e fax 0773695169, e-mail: metrobugia@libero.it, pec. massimo.desimone@ingpec.eu, presidente ing. Massimo de Simone, nato a Velletri (Roma) il 5/3/1974, 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 codesto spettabile ufficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, documentazione relativa all' opera in oggetto finanziata con la procedura del progetto di finanza.

In particolare, si intende comunicare lo stato attuale attinente l'iter procedimentale dell'opera per le valutazioni di competenza di codesto spettabile Ministero.

La documentazione in allegato si riferisce specificatamente allo stato di avanzamento lavori sino alla data odierna in relazione alla problematiche riscontrate circa la insostenibilità economica dell'opera, alla ipotesi di nullità contrattuale a seguito delle numerose e sostanziali modifiche alla convenzione e al PEF avvenute dopo la aggiudicazione del bando di gara, alle recenti operazioni di orientamento politico amministrativo del Comune di Latina, nonché alle risultanze degli stato avanzamento lavori e relativi pagamenti ad oggi conosciuti.

In sintesi:

1) insostenibilità economica: il PEF dell'opera prevede, dopo le numerose modifiche riportate di cui al successivo punto 2), l'erogazione di un contributo chilometrico regionale pari a 8,25 €/km rispetto agli attuali 1,90 €/km e 1,89 €/km fissati rispettivamente per l'anno 2009 per l'anno 2010. In virtù di tale parametro eccezionalmente alto, che non trova riscontri non solo nel Lazio ma in Italia e su cui poggia la sostenibilità dell'intera opera (essendo pari al 78% del ricavi a favore del concessionario), la Regione Lazio dovrebbe erogare 7,5 mln di € ogni anno per 30 anni (in realtà in vista di un incremento annuale previsto del 2% si arriva a 12,5 mln per l'ultimo anno di gestione), mentre con i parametri attuali si prevede uno stanziamento annuale non superiore a 2 mln di €. Infine, sarà utile rappresentare che il prevedibile deficit economico stimabile tra i 150 e 200 mln di

€ [(7,5 – 2 mln) x 30 anni], sarà posto in base agli artt. 25, 26 e 27 della convenzione (all.1) a carico del Comune di Latina, notoriamente non in grado di sostenere tale spesa.

Per ulteriori approfondimenti in merito vedi anche agli allegati 12-13-14.

2) Nullità contrattuale: da attenta analisi della documentazione agli atti, il Comitato ha riscontrato che, dopo l'aggiudicazione del bando, sono susseguite numerose e sostanziali modifiche di tipo sostanziale alla convenzione e al PEF posti a base di gara lesive delle più basilari norme sulla par condicio, tali da rendere invalido l'intero procedimento con la conseguenza che il contratto posto in essere tra il concedente Comune di Latina e il Concessionario Metrolatina spa è da considerarsi nullo a tutti gli effetti e quindi di diritto inefficace, inesistente e insanabile¹.

In particolare non risulta dalla documentazione postata a base gara alcun riferimento al contributo chilometrico regionale garantito dal comune di Latina pari a 8,25 €/km sul quale economicamente si regge l'intera opera (corrispondente al 78% dei ricavi totali). Tale riferimento che non poteva essere a conoscenza degli eventuali interessati alla gara² compare solo nelle successive versione del PEF, in particolare nella relazione illustrativa al PEF del 23/4/2007 (all.2) ad aggiudicazione già avvenuta³.

Questi gli allegati di gara (all.1):

- studio di inquadramento territoriale e ambientale
- progetto preliminare
- Bozza economica
- Piano economico finanziario (sintesi)
- Relazione sulle caratteristiche del servizio e della gestione.

In definitiva negli allegati di gara non è possibile rintracciare alcunché riguardo gli effettivi e certi ricavi in seguito garantiti al concessionario di cui sopra.

In particolare nell'allegato 4 al bando - piano economico finanziaria (sintesi) – è costituito da una singola pagina in cui vengono solo elencate succintamente i costi per la realizzazione dell'opera e le fonti del capitale investito.

¹ Costante Giurisprudenza sancisce che cambiamenti alla convenzione e al PEF che si pongano in contrasto con norme imperative e/o lesione dei principi comunitari della par condicio, violano il diritto sia nazionale che comunitario, con conseguente nullità del bando stesso.

² Solo a scopo informativo si rappresenta che non si sono registrati partecipanti alla gara di livello europeo oltre al promotore Metrolatina spa.

³ Inoltre mentre in principio era prevista nel bando di gara una erogazione del contributo regionale sulla base dei "km/vettura prodotti" (art. 21 lettera a della convenzione) a seguito di successivi accordi e relativi "emendamenti" alla convenzione, l'erogazione è divenuta determinata "sulla base dei km/vettura previsti nel Piano Economico Finanziario. A tal proposito si rappresenta come tra l'art. 1 e l'art. 2 dell'ultima convenzione approvata dalla Giunta Comunale in data del 19-9-2007 si fa aggiungere, a scanso di ogni equivoco, quanto segue: "Le parti concordano che, in caso di difformità e/o contrasto tra le disposizioni di cui alla presente convenzione e le disposizioni e i principi contenuti nel Piano Economico Finanziario e nella relativa relazione illustrativa, questi ultimi saranno considerati prevalenti ai fini interpretativi". (vedi anche all.).

A tal proposito riteniamo opportuno citare direttamente l'autorevole voce proveniente dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato da noi interpellata in data 15/7/2011: *"In particolare, l'Autorità ha osservato che a prescindere dalle questioni penali ed amministrative oggetto di eventuali accertamenti presso le competenti sedi giurisdizionali, la decisione di apporre varianti al progetto dell'opera successivamente alla sua aggiudicazione [...] appare in contrasto con il principio più volte affermato in sede giurisdizionale, secondo il quale la previa definizione dell'oggetto di gara è un preciso "dovere" delle stazioni appaltanti, volto a garantire la posizione dei partecipanti alle pubbliche gare. [...] sembra opportuno sottolineare, come nel caso di specie, le numerose modifiche intervenute sul progetto originario potrebbero non aver consentito la partecipazione alla gara a tutte le imprese interessate alla realizzazione della metro leggera"* (all.3).

Per ulteriori approfondimenti in merito, in particolare sulla ripresentazione di successive convenzioni modificate dopo l'aggiudicazione verificabili da un semplice confronto tra il bando di gara e convenzione allegata del 31/3/2006 (all.1), la Deliberazione di Giunta Municipale n. 12/2007 del 18/1/2007 (all.4) e la Deliberazione di Giunta Municipale n.511/2007 del 19/9/2007 (all.5) si rimanda agli allegati 12,13,14.

3) Orientamento politico attuale: a tal proposito si rappresenta che anche l'odierna amministrazione sembra ormai aver percepito gli enormi rischi del progetto dell'opera così come concepita. Lo stesso sindaco di Latina avv. Giovanni Di Giorgi non ha mancato di esprimere più volte forte perplessità sul proseguo dell'opera confermando che in assenza delle necessarie garanzie di copertura economico finanziaria da parte della Regione Lazio⁴, l'opera stessa non potrà essere realizzata. A tal proposito si rappresenta che è stata istituita nel mese di settembre 2011 dall'odierna amministrazione una commissione costituita da tecnici nominati dai vari partiti consiliari, la maggior parte dei quali avvocati, per vagliare le concrete possibilità per uscire dal progetto col minor danno possibile per l'erario comunale. Infine, per quanto riguarda una improbabile utilità dell'opera di trasporto si rappresenta che è stata recentemente concepita una linea autobus denominata "stazione FS express" che impiegherà circa 20 minuti al cospetto dei 29,30 minuti impiegati dalla "metro tranvia" (secondo i dati progettuali dello stesso concessionario Metrolatina), per percorrere identico tragitto autolinee autobus-stazione FS. Tale linea è a costo 0. Per approfondimenti in merito si rimanda agli articoli della stampa locale (all.15).

⁴ Nonostante i numerosi tentativi di chiarimento da parte di alcuni Consiglieri Regionali facenti riferimento al territorio di Latina (ad es. on. Fabrizio Cirilli e on. Claudio Moscardelli), la Regione Lazio non ha mai fornito alcuna risposta riguardo l'eventuale contributo chilometrico.

4) Stato di avanzamento lavori:

a) La suddivisione dei lavori può essere sintetizzata come segue:

atto conoscitivo	BANDO (Del.G.M . n.125/06 del 23-6-06)	Relaz. al PEF del 23-4-07	CERTIF.DI PAGAMENTO del 23-9-10 (1° SAL)
Lotto di riferimento	1° e 2° lotto	1° e 2° lotto	1° e 2° lotto
lavori	71.849.011,00	71.849.010,00	75.007.320,00
materiale rotabile	38.400.000,00	38.400.000,00	36.000.000,00
sicurezza	2.204.980,22	2.204.980,00	2.204.980,22
espropri	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
enel	1.350.000,00	1.350.000,00	1.350.000,00
spese generali	6.269.999,89	5.092.000,00	0,00
spese tecniche	3.800.000,00	3.800.000,00	10.899.998,05
spese tecniche art. 18 L.109/94	731.000,00	731.000,00	0,00
spese struttura supporto al RUP	879.000,00	879.000,00	-
spese di conduzione SPV	-	1.066.667,00	-
TOT.	126.483.991,11	126.372.657,00	126.462.298,27

In riferimento al costo complessivo dei lavori (lavori + materiale rotabile = 110 mln di € circa), le spese progettuali previste nel bando e nel PEF sono costituite da:

- spese generali pari a € 6.269.999,89 che in base al quadro economico allegato al bando (all.1) risultano così rappresentate: spese per predisposizione proposta, competenze per Advisor, consulenze tecniche legali ed economiche, indagini e studi geologici, spese per polizze fideiussorie, spese per commissione di sicurezza, competenze per collaudo statico in corso d'opera, competenze per collaudo tecnico amministrativo, spese generali SPV, spese per redazione del VIA, CNPAIA, competenze per sistemista, imprevisti);
- spese tecniche nella misura del 3,5% pari a € 3.800.000;
- spese tecniche art. 18 L.109/94 nella misura del 1,5% pari a € 1.610.000 così suddivise:
 - € 731.000 al RUP;
 - € 879.000 alla struttura di supporto al RUP⁵.

b) In data 23/9/2010 viene emesso il primo SAL per la realizzazione di veicoli (n. 5 scocche e n. 4 motori) per un importo complessivo di 5.708.812,50 € al netto di iva. La parte relativa al contributo pubblico (60%) pari a € 3.767.816,25 comprensivo di iva verrà liquidata con successivo atto di liquidazione del 16/2/2011 a seguito di certificato di pagamento del 23/9/2010 (all. 6) . Di seguito è riportato il resoconto del 1° SAL.

⁵ La struttura di supporto al RUP è costituita dal raggruppamento temporaneo di professionisti costituito dalla VIA INGEGNERIA srl – SYSTRA S.A. – ing. ANGELO CIMINI – ing. MASSIMO PANINI contratto rep. 65512 del 25/10/06 che prevede un importo complessivo pari a 878.902,53 + iva al 20%, in uno € 1.054.683,04.

1°SAL del 23/9/2010			
	quantità	prezzo unit.	tot.
scocche veicolo	5,00	787.500,00	3.937.500,00
istallazione motori	4,00	450.000,00	1.800.000,00
		TOT.	5.737.500,00
a detrarre ritenuta garanzia 0,5%			28.687,50
		TOT.	5.708.812,50
con iva (10%)			6.279.693,75
contributo pubblico erogato (60%)			3.767.816,25
Atto di liquidazione n. 2 del 16/2/11			3.767.816,25

c) In data 26/11/2010 viene emesso il secondo SAL ancora per la realizzazione di veicoli (n. 2 scocche e n. 2 motori) contabilizzando nel contempo anche un importo di progettazione pari a € 2.443.296,71 al netto di iva ormai riunite sotto l'unica voce "spese tecniche" (per quanto detto sopra le spese tecniche progettuali, RUP, e struttura a supporto RUP sono state accorpate nei certificati di pagamento) per un importo complessivo di € 4.905.921,71 al netto di iva. La parte relativa al contributo pubblico (60%) pari a € 3.384.506,13 comprensivo di iva viene successivamente fatturata da Metrolatina spa a seguito di certificato di pagamento (cfr. fattura n.2 del 22/2/2011) (all.7). Di seguito è riportato il resoconto del 2° SAL.

2°SAL del 26/11/2010			
	quantità	prezzo unit.	tot.
scocche veicolo	7,00	787.500,00	5.512.500,00
istallazione motori	6,00	450.000,00	2.700.000,00
spese tecniche			2.443.296,71
		TOT.	10.655.796,71
a detrarre certificati precedenti			5.708.812,50
a detrarre ritenuta garanzia 0,5%			41.062,50
		TOT.	4.905.921,71
CALCOLO CONTRIBUTO PUBBLICO			
materiale rotabile (60%)			1.477.575,00
iva (10%)			147.757,50
spese tecniche (60%)			1.465.978,03
iva (10%)			293.195,61
finanziamento pubblico erogato (60%)			3.384.506,13
fattura n.2 del 22/2/11			3.384.506,13
contributo pubblico statale (58,32%)			3.289.739,96
contributo pubblico amministrazione (1,68%)			94.766,17

d) In data 19/12/2011 con determinazione Area Affari Generali e Personale – Servizio Gare e Appalti n. 220/2011 – racc. Segr. Gen. Rep. n. 2216/2011 del Dirigente del Servizio e RUP dell'opera ing. Lorenzo Le Donne (all. 8) viene corrisposto alla struttura di supporto al RUP sopra definita un importo pari a € 251.249,90 dando atto che "la manifestazione finanziaria avverrà entro l'anno 2011.

A tal proposito in primo luogo si rappresenta, a nostro avviso, un evidente conflitto di interessi tra chi, in precedenza responsabile unico del procedimento dell'opera e beneficiario di riconoscimento dovuto all' incentivo economico, ora firma egli stesso le relative determinazioni di pagamento.

In secondo, sebbene il punto D)⁶ del contratto (all.10) preveda che il compenso sia stabilito solo a seguito dell'inizio dei lavori (all.) di fatto ancora lungi dall'essere, nella determinazione de quo tale importo viene in parte già corrisposto: "[...] come acconti maturati di cui all'art. 7) del contratto rep. 65512 il quale prevede il riconoscimento degli stessi articolati in 6 (sei) punti da A ad F, dando atto che, ad oggi risultano maturati gli acconti di cui ai punti A e B e, parzialmente, D, pari ad € 251.429,92, oneri previdenziali di legge ed IVA al 20% compresi".

e) Ad oggi lo stato di avanzamento al 2° SAL risulta essere costituito unicamente dalla voce fornitura di veicoli e dalla voce spese di progettazione non meglio specificata per una percentuale di avanzamento lavori pari all' 8,4% del totale (10.655.796,1/126.462.298,27).

	importo
fornitura veicoli (2° SAL)	8.212.500,00
totale fornitura veicoli (da Certif. Pag.)	21.600.000,00
totale fornitura materiale rotabile (da Certif. Pag.)	36.000.000,00
Spese progettazione (2° SAL)	2.443.296,71
totale spese progettazione (da Certif. Pag.)	5.410.000,00
totale veicoli e spese progettazione (2° SAL)	10.655.796,71
totale lavori	126.462.298,27

Da quanto sopra emerge che nonostante alla data odierna i lavori non siano ancora iniziati risultano già da tempo essere stati realizzati almeno n.7 veicoli, non essendo a conoscenza se allo stato attuale ve ne siano anche altri in realizzazione, sussistendo il concreto rischio di ammaloramento degli stessi -sempre se già non ammalorati- dovuti a tempo e usura.

5) Spese tecniche:

Questa è la cronologia evincibile dagli atti:

a) Con delibera GM n. 125/06 del 23/3/2006, in fase di approvazione della documentazione del progetto preliminare prodotta dal promotore Metrolatina da porre a base di gara, è stato "autorizzato il RUP ing. Le Donne ad avvalersi di un professionista esterno per le attività di supporto" (all.10).

Negli allegati al bando (all.1) per il calcolo dell'incentivo pubblico si fa riferimento ad una tabella in allegato A. Si legge infatti "nelle more dell'approvazione della regolamentazione complessiva delle modalità di ripartizione degli incentivi di cui all'art. 18 della L.109/94 e s.m.i., la tabella in allegato

⁶ Testualmente dal contratto: "D. 10% (dieci per cento) del compenso contrattuale a seguito dell'inizio dei lavori

A, redatta conformemente ai contenuti dell'art. 17 comma 17.2 del Contratto collettivo decentrato per l'area della dirigenza per l'area della dirigenza sottoscritto in data 22/12/2003⁷”.

ALLEGATO A

**TABELLA RIPARTIZIONE INCENTIVO EX ART.
18 LEGGE 109/94 E S.M.I.**

PERCENTUALI DI RIPARTIZIONE DELL'INCENTIVO ALLE FIGURE PROFESSIONALI COINVOLTE NEL PROCESSO DI
REALIZZAZIONE DELL'OPERA PUBBLICA

FASI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA PUBBLICA	PERCENTUALE DI RIPARTIZIONE DELL'INCENTIVO PER FASI (ex art. 17 Contratto Decentrato)	RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	PROGETTISTI/ - COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE		UFFICIO DIREZIONE LAVORI	COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE (se coincidente con Direttore Lavori)	COLLAUDATORE	Totale di controllo	
1	PROGRAMMAZIONE	33,00%	0,00%		0,00%		0,00%	33,00%	
2	PROGETTAZIONE	46,00%	6,90%	Progetto preliminare	7,82%	0,00%	0,00%	46,00%	
				Progetto definitivo	17,60%				
				Progetto esecutivo	13,69%				
3	ESECUZIONE	20,00%	0,00%		19,00%		0,00%	20,00%	
4	COLLAUDO	1,00%	0,00%		0,00%		0,95%	1,00%	
Totale		100,00%	40,95%		39,10%		19,00%	0,95%	100,00%

b) Con determinazione n.53/2006 del 17/7/2006 dell'allora Dirigente del Servizio Grandi Opere ed Infrastrutture ing. Lorenzo Le Donne, RUP del procedimento è stato aggiudicato l'appalto del servizio di supporto al RUP di cui alla nota a piè pagina n.5 con contratto rep. 65512 del 25/10/06 (all.10) che prevede un importo complessivo pari a 878.902,53 + iva al 20%, in uno € 1.054.683,04.

c) Con determinazione n.220/2011 del 19/12/2011 del Dirigente del Servizio Gare e Appalti a firma sempre dell' ing. Lorenzo Le Donne (all.9), nel frattempo passato a codesto nuovo incarico, si sub-impegna e si liquida la somma pari a € 251.429,90 a favore del raggruppamento temporaneo di cui sopra per attività prestata di cui ai punti A, B e parzialmente D e si da atto che la manifestazione finanziaria avverrà entro l'anno 2011. Si tiene a precisare che dalla documentazione in nostro possesso rimane piuttosto oscuro il lavoro svolto da tale raggruppamento non essendo mai richiamato in alcun atto ufficiale. Inoltre, non facendo la determina riferimento ad alcun SAL, non si capisce come, perché e da quale voce di capitolo, al di fuori del costo a base d'asta relativo all'opera stessa, questa liquidazione è stata tratta.

⁷ Sebbene il contratto collettivo decentrato dà diritto al compenso incentivante art. 18 L.109/94 solo se l'ente ha proceduto all'adozione dello stesso, nelle determinazioni del RUP non se ne rintraccia alcun riferimento. Anche l'Autorità infatti ha avuto modo di ribadire che l'art. 18 della Legge Merloni, laddove prevede che la ripartizione del fondo incentivante debba avvenire secondo modalità e criteri assunti in un regolamento adottato dall'amministrazione, va inteso nel senso che "[...] è illegittimo il comportamento dell'amministrazione che proceda al pagamento dell'incentivo in mancanza di tale regolamento" ed ha ribadito che "[...] in ossequio al dettato normativo, è da ritenersi illegittimo il comportamento della stazione appaltante che ha proceduto al pagamento dell'incentivo in mancanza di un regolamento ad hoc".

Inoltre non risulta alcun riferimento riportante che la tabella dell' allegato A sia redatta conformemente ai contenuti del Contratto collettivo decentrato per l'area della dirigenza per l'area della dirigenza.

L'incentivo totale previsto dalla L.109/94 pari al 1,5% è stato quindi suddiviso nelle voci spese tecniche art. 18 L.109/94 (€ 731.000 pari al 45,40% del totale) e struttura di supporto al RUP (€ 879.000 pari al 54,60% del totale)⁸.

La quota dell'1,5% dell'importo a base gara è il tetto limite massimo consentito dal legislatore, ai sensi dell'art. 18 comma 1 della Legge 109/94, per le prestazioni effettivamente svolte dai dipendenti pubblici. Pertanto per raggiungere tale soglia massima sarà necessario svolgere almeno le seguenti attività: responsabile unico del procedimento, redazione del progetto preliminare, redazione del progetto definitivo, progettazione del progetto esecutivo, compiti relativi sicurezza, direzione dei lavori, collaudo.

E' pacifico in diritto e giurisprudenza che il personale dell'ufficio tecnico e eventuali strutture professionali esterne chiamate a supporto partecipi alla ripartizione dell'incentivo solo se e nella misura in cui abbia svolto direttamente le attività menzionate dalla norma; in caso contrario, le rispettive quote dell'incentivo, vengono a far parte delle economie dell'intervento.

Nel caso de quo risulta che, a fronte di prestazioni limitate e parziali offerte dai tecnici dell'amministrazione pubblica (responsabile procedimento 33% e progettazione preliminare solo parziale per un totale di non più del 45,40%), il quadro economico dell'opera preveda incentivo un incentivo pari al 100% del tetto massimo (1,61 mln su 110 mln = 1,5% – vedi anche punto 4).

Tutto ciò sarebbe possibile solo se effettivamente il personale tecnico dell'amministrazione si fosse occupato di tutto il progetto dalla programmazione iniziale al collaudo finale, ma così non è.

Infatti la progettazione preliminare completa, quella definitiva e quella esecutiva, la direzione lavori, la sicurezza, il collaudo, cioè in pratica quasi tutte le voci progettuali, sono competenza della soc. Metrolatina spa stessa in qualità di promotore (alcune delle quali tra l'altro già svolte), renumerate ed inserite nel piano economico sotto la voce di spese tecniche e spese generali (parte).

Il risultato è che i costi di progettazione sono stati computati due volte nei costi dell'opera (il 60% finanziati con soldi pubblici) e, considerato il valore economico dell'opera stessa, con grande sperpero di denaro pubblico.

A tal proposito la Corte dei Conti con Sentenza n. 801/2007 del 10/05/2007 ha sancito assai chiaramente e senza dubbio di equivoco che **costituisce danno erariale la liquidazione integrale dell'incentivo per la progettazione interna quando parte delle prestazioni progettuali sono affidate a tecnici esterni all'amministrazione** (all11).

⁸ Il legislatore infatti ammette che la quota teoricamente spettante al RUP venga frazionata per ricavare gli importi da riconoscere anche a professionisti esterni.

Per quanto esposto, questo comitato

CHIEDE

a codesto spettabile Ministero in virtù della propria funzione e competenza in materia di opere pubbliche:

- se è a conoscenza della attuale situazione di insostenibilità economica gestionale e dell'ipotesi di nullità contrattuale da poter far valere nelle sedi opportune da chiunque ed in qualsiasi momento oggetto di attenzione anche dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato [punto 1) e 2)].
- se è a conoscenza del tavolo tecnico istituito dall'amministrazione e della nuova linea FS express che percorre lo stesso tragitto del mezzo Translhor in meno tempo e a costo 0 (punto 3).
- Se è a conoscenza che nonostante i lavori non siano iniziati e non lo saranno a breve, sono stati realizzati almeno sette vagoni che giacciono in un deposito in Francia soggetti ad ammaloramento dovuto a tempo e usura (punto 3).
- Se è a conoscenza che nonostante i lavori non siano iniziati e non lo saranno a breve siano già stati emessi n.2 SAL per realizzazione dei vagoni e per spese professionali non meglio precisate [punto 4.a)b)c)].

Inoltre recentemente in data 19/12/2011 con determinazione n. 220/2011 del Dirigente del Servizio Area Affari Generali e Personale – Servizio Gare e Appalti ing. Lorenzo Le Donne, si liquida pagamento alla struttura di supporto al Responsabile Unico del Procedimento dello stesso RUP ing. Le Donne per prestazioni non del tutto chiare e non rintracciabili nella documentazione in nostro possesso, anticipando la corresponsione del punto D) del contratto e palesando, a nostro dire, un evidente conflitto di interesse [Punto 4.d) e 5.c)].

- Se è conoscenza che è stato previsto nel piano economico una quota pari al 100% dell'incentivo di cui all' art. 18 L.109/94 sebbene le prestazioni fornite dal settore tecnico del Comune di Latina sia assolutamente parziale (pari al 45,40 % delle prestazioni totali secondo la tabella in allegato A di cui al punto 5.A). In pratica è da ritenersi illegittimo, a detta di questo comitato, l'importo riconosciuto alla struttura di supporto al RUP pari a € 879.000 (il rimanente 54,60% del tetto massimo dell'1,5%) inerente a prestazioni di fatto non prestate. In tal modo ha avuto modo di esprimersi anche la Corte dei Conti (all.12).

- Se sulla scorta di quanto su dettagliatamente esposto e documentato e considerato anche il delicato momento economico attuale, non ritenga il caso di riconsiderare la fattibilità e l'utilità dell'intera opera pubblica di trasporto e inoltre, qualora si ravvisi pregiudizio per il pubblico erario, di trasmettere gli atti e i rilievi alla procura generale della Corte dei Conti, e se di rilevanza penale, anche agli organi giurisdizionali competenti.

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

Con osservanza.

Latina, 26/1/2012

Allegati:

- **All.1:** Bando di gara e convenzione allegata – pubblicazione del 31/3/2006
- **All.2:** Relazione illustrativa al PEF del 23/4/2007
- **All.3** - Autorità Concorrenza e Mercato del 15-7-2011.doc
- **All.4:** Delibera di Giunta Municipale n. 12/2007 del 18/1/2007
- **All.5:** Delibera di Giunta Municipale n. 511/2007 del 19/9/2007
- **All.6:** 1° SAL, certificato di pagamento e atto di liquidazione
- **All.7:** 2° SAL certificato di pagamento e richiesta erogazione contributo al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
- **All.8:** Determina Dirigenziale n.220-2011 del 19-12-11
- **All.9:** Determina Dirigenziale 53-06, contratto n.65512-06, fatture supporto RUP
- **All.10:** Delibera di Giunta Municipale n. 125/06 del 23-3-2006
- **All.11:** Sentenza Corte dei Conti Calabria n.801-07 del 28-9-2007
- **All.12:** Nota del comitato Metro Bugia depositata presso il Comune di Latina in data 11/10/2010 comprensiva dei seguenti allegati:
 1. comparazione protocolli di convenzione
 - 2: stralcio della delibera di Giunta n. 511 del 19/9/2007
 - 3: presentazione Power Point conferenza Metro Bugia del 5/10/2010 (formato digitale)
 - 4: Consiglio di Stato - Sentenze varie
- **All.13:** controdeduzioni del comitato Metro Bugia depositate presso il Comune di Latina in data 23/11/2010
- **All.14:** Breve compendio articoli stampa

Comitato Metro Bugia

*Pres. ing. Massimo de Simone
V.Pres. Dott.ssa Daniela Moscarino
Segr. Claudio Ennas*