



Prot. N. 002/rc/2601U

Inviato Via mail e pec

Roma, 24 gennaio 2017

Preg.mo

Dott. Luca ZAIA

Presidente Regione Veneto

Palazzo Balbi - 30123 Venezia

via mail presidenza@regione.veneto.it

via PEC dip.territorio@pec.regione.veneto.it

Preg.mo

Dott. Graziano DEL RIO

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Piazzale di Porta Pia, 1 – 00198 Roma

via mail segreteria.ministro@mit.gov.it

via PEC segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Preg.mo

Dott. Raffaele CANTONE

Presidente Autorità Nazionale

Anticorruzione

c/o Galleria Sciarra Via M. Minghetti, 10 -

00187 Roma via PEC

protocollo@pec.anticorruzione.it

Preg.mo

Prof. Dott. Claudio COSTAMAGNA

Presidente di Cassa depositi e prestiti Spa

Via Goito, 4 - 00185 Roma via PEC

cdpspa@pec.cdp.it

Preg.mo

Ing. Giuseppe FASIOI

**Responsabile Unico del Procedimento della
Superstrada Pedemontana Veneta**

Dipartimento Lavori Pubblici Regione Veneto
Palazzo Linetti - Calle Priuli Cannaregio, 99 -
30121 Venezia

Via mail dipartimento.llpp@regione.veneto.it
giuseppe.fasiol@regione.veneto.it

Preg.mi

COMPONENTI UFFICIO ALTA SORVEGLIANZA

Mario Ghion - Paola Furlanis - Eleonora
Malengo - Florindo Mocellin - Pina Tedesco -
Simone Zanini - Lucia Bassani - Oriana Stello -
Donatella Cecchetti - Patrizia Cebin - Giorgio
De Lucchi - Vania Massolin - Gabriele Bolzoni
- Geom. Massimiliana Vigoni

Per il tramite del RUP per la realizzazione
della Superstrada Pedemontana Veneta

Via mail dipartimento.llpp@regione.veneto.it
giuseppe.fasiol@regione.veneto.it

Preg.mo

Ing. Adriano TURSO

Direttore dei Lavori

via PEC sipal@pec.sipal.it

Preg.mo

Ing. Adriano TURSO

Direttore Tecnico SIPAL Spa (già IGO Srl)

via PEC sipal@pec.sipal.it

Preg.mo

Dott. Gianni Vittorio ARMANI

Presidente ANAS Spa

Via Monzambano, 10 (00185) ROMA

via PEC anas@postacert.stradeanas.it

Preg.mo

Ing. Michele ADILETTA
Amministratore Delegato CAV Spa
Via Bottenigo 64/A - 30175 Venezia-
Marghera
via PEC cav@cert.cavspa.it

Preg.mo

Ing. Silvano VERNIZZI
Amministratore Delegato Veneto Strade Spa
Via C. Baseggio, 5 - 30174 Mestre Venezia
via PEC venetostrade@pec.venetostrade.it

e per conoscenza

Preg.mo

Dott. Antonio MEZZERA
Corte dei Conti - Sezione centrale di
controllo sulla gestione delle
Amministrazioni dello Stato - Ufficio di
controllo sulla gestione dei Ministeri delle
Attività Produttive
Via A. Baiamonti, 6 – 00195 Roma
via mail antonio.mezzera@corteconti.it
via PEC urp@corteconticert.it

Preg.mo

Sen. Dott. Enrico CAPPELLETTI
Palazzo Madama - 00186 Roma
via mail cappelletti.senato@gmail.com

Preg.mo

Sen. Laura PUPPATO
Palazzo Madama - 00186 Roma
via mail debora.zardo@senato.it
ufficiostampalaurapuppato@gmail.com

Preg.mo

Ing. Nicola TROCCOLI
Viale dei Parioli, 93 - 00197 Roma
via mail ing.nicolatroccoli@legalmail.it

Oggetto: Superstrada a pedaggio "Pedemontana veneta".
Esposto.

Spettabili società, enti, pubblici ufficiali ed incaricati di pubblico servizio, la scrivente espone e rappresenta quanto segue.

La Sezione Centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei Conti ha affermato, nella sintesi della Relazione allegata alla Deliberazione 30 dicembre 2015, n.18/2015/, che:

- *La superstrada a pedaggio 'Pedemontana veneta' è in corso di realizzazione ad iniziativa dei privati circa la progettazione e l'esecuzione. I molteplici ripensamenti sulle sue modalità realizzative negli anni precedenti l'affidamento dell'opera hanno condotto ad una soluzione ibrida di superstrada a pagamento con caratteristiche autostradali.*
- *Il commissariamento dell'opera ha permesso deroghe alla legislazione vigente ed alla legge obiettivo, trasformandosi in mezzo di soluzione per i problemi organizzativi dell'apparato amministrativo. La deroga reiterata e pluriennale alle ordinarie competenze appare singolare, anche in considerazione del fatto che il commissariamento è stato sollecitato dalla stessa Regione Veneto, privata delle sue funzioni in materia.*
- *Le procedure semplificate, se hanno consentito di accelerare i tempi di approvazione dei progetti, hanno prodotto, tuttavia, conflitti e contenziosi.*
- *Il commissario ha assommato in sé tutte le funzioni concernenti l'opera, dopo essere stato, in vari momenti, anche segretario alle infrastrutture della regione, autorità di vertice di Veneto strade e delle commissioni di valutazione ambientale e di sostenibilità economico-finanziaria.*
- *La struttura commissariale presenta costi rilevanti che si aggiungono a quelli degli organi che restano preposti alle attività ad essa delegate. Peraltro, a causa dei vasti poteri attribuiti ed alla sua non adeguata composizione, è stato necessario il ricorso a consulenze esterne. I controlli dei ministeri competenti e della regione risultano carenti.*
- *Il progetto originario dell'opera è stato oggetto di continue rielaborazioni, già immediatamente dopo l'approvazione del preliminare da parte del Cipe, ed anche di contestazioni da parte di alcuni enti locali, che ne hanno lamentato lo scarso approfondimento tecnico.*
- *Una più penetrante analisi economico-finanziaria dell'investimento, fin dalle fasi iniziali, per valutarne fattibilità e finanziabilità, nonché per definire una corretta allocazione dei rischi associati alla realizzazione ed alla gestione dell'opera, avrebbe contribuito ad evitare le successive, sfavorevoli rimodulazioni per la finanza pubblica.*

- *Appare incerta la sostenibilità finanziaria dell'opera, viste le previsioni ottimistiche sui volumi di traffico, con il conseguente rischio che gli insufficienti flussi di cassa generati possano produrre ulteriori esborsi pubblici.*
- *Il costo di realizzazione, nel corso degli anni, è cresciuto notevolmente, superando, con gli oneri capitalizzati, i 3 miliardi, anche a causa delle rimodulazioni progettuali e delle opere compensative richieste dagli enti locali. Inoltre, parte della viabilità di raccordo con l'opera non è inclusa nel costo e a ciò dovrà provvedersi con ulteriori fondi pubblici.*
- *La convenzione presenta condizioni di notevole convenienza per il concessionario, ricadendo molti rischi sul concedente; incombe, pertanto, l'alea di un potenziale debito sulla regione, dal momento che il rischio di mercato risulta sbilanciato a sfavore della parte pubblica.*
- *Costante è risultato, nel tempo, l'aumento del contributo pubblico. Peraltro, nonostante le assicurazioni, il perfezionamento dei finanziamenti di parte privata non si è ancora realizzato, con la conseguenza che l'avanzamento dei lavori, finora, è stato reso possibile soprattutto attraverso il contributo pubblico, in contraddizione con le finalità del ricorso al partenariato pubblico-privato.*
- *Modesta risulta l'attività di controllo e di monitoraggio dell'opera, anche a causa della direzione dei lavori affidata, per disposizione legislativa, all'esecutore stesso.*
- *Il collaudo è stato affidato all'esterno della stazione appaltante ed intuito personae. Il pagamento dei collaudatori a carico del concessionario è contrario al principio del buon andamento amministrativo, dal momento che la loro posizione quali contraddittori dell'esecutore non tollera condizionamenti.*

Nella sintesi dell'ulteriore Relazione allegata alla successiva Deliberazione del 9 novembre 2016, n.13/2016/G, la medesima Sezione Centrale della Corte dei Conti ha, altresì, denunciato segue:

- *Permangono le criticità riscontrate nella relazione della Corte dei conti n. 18/2015/G del 30 dicembre 2015 sulla Superstrada a pedaggio Pedemontana veneta, quali, fra le altre: l'estrema lentezza dell'iter dell'opera; i costi della struttura commissariale che si sovrappongono a quelli degli organi ordinariamente deputati alle stesse funzioni; le carenze progettuali; la portata di alcune clausole della convenzione; le difficoltà inerenti all'esecuzione dell'opera; la determinazione del computo degli espropri; l'esistenza di clausole contrattuali particolarmente favorevoli al concessionario; gli oneri e le penali e la loro rilevanza per i bilanci pubblici; le problematiche di ordine ambientale rilevate dal Ministero competente.*

- *L'assenza di decisioni, a poche settimane dalla fine del mandato del commissario delegato, istituito sul quale il Dipartimento della Protezione civile ha avanzato perplessità, circa la futura titolarità della competenza alla continuazione dell'opera, determina una situazione di incertezza - sia sul piano organizzativo, sia su quello delle azioni necessarie alla compiuta realizzazione dell'intervento - che non risponde ai canoni di una efficiente programmazione e contrasta, pertanto, con il canone di buon andamento dell'agire amministrativo.*
- *Il ricorso al partenariato pubblico-privato non solo non ha portato i vantaggi ritenuti suoi propri, ma ha reso precaria ed incerta la fattibilità dell'opera stessa.*
- *Appare evidente, infatti, la difficoltà a far fronte al closing finanziario, ricorrendosi, in contrasto con i principi ispiratori della finanza di progetto, all'intervento di organismi pubblici, al fine di superare le criticità dell'operazione.*
- *E' manifesta la traslazione del rischio di mercato sul concedente, fatto anch'esso in contraddizione con la ratio del ricorso alla finanza di progetto.*
- *Non è ancora chiara la realizzabilità di molte strutture viarie funzionalmente connesse alla realizzazione dell'opera principale.*
- *Solo a seguito dell'intervento della Corte, si è intrapresa, da parte degli organi competenti, una più approfondita attività di controllo sulla gestione dell'opera.*
- *E' necessario provvedere ad una rapida definizione delle procedure espropriative.*

Insomma, un quadro impietoso ma incontestabile (ampiamente sviluppato e documentato in entrambe le relazioni) che tratteggia la gravissima situazione finanziaria, tecnica e gestionale in cui versa l'iniziativa imprenditoriale del raggruppamento temporaneo di imprese guidato dal Consorzio Stabile SIS Spa (cui è subentrata poi la Società di progetto denominata "Superstrada Pedemontana Veneta Spa"); aggiudicatario della gara di concessione indetta con bando di gara regionale del 17.10.2006 e sottoscrittore della Convenzione di concessione di progettazione definitiva ed esecutiva, costruzione e gestione in data 21,10.2009.

Tali premesse risultano, tanto più, doverose con riferimento alle diffide ad adempiere sino ad ora, inutilmente, notificate alla citata società di progetto S.P.V. Spa i cui comportamenti (come di seguito illustrati), oltre a far più luce sulla situazione oggi portata all'attenzione di tutto il Paese, dovrebbero anche imporre l'immediato e risolutivo intervento dei vari destinatari della presente al fine di porre rimedio, ciascuno per quanto di competenza, ad una serie di reiterati e prolungati illeciti contrattuali; o quanto meno far sì che preannunciati

"interventi in soccorso" del concessionario non si traducano in un ulteriore aggravio dei danni patiti e patienti dalla scrivente Società.

Il presente esposto si è reso necessario anche in ragione delle richieste di intervento, inutilmente, portate all'attenzione del Commissario Delegato pro-tempore il cui compito principale (a leggere anche quanto pubblicizzato nel relativo sito istituzionale), sarebbe stato quello di "creare le condizioni per il superamento dell'emergenza" e per quanto qui interessa — quello di adempiere, in luogo della Regione del Veneto, agli obblighi propri di "stazione appaltante dell'opera da realizzare in regime di concessione di progettazione, realizzazione e gestione".

Al riguardo — ferme le iniziative legali già intraprese o in procinto di essere intraprese a tutela dei diritti e degli interessi di SICS, in relazione alle specifiche singole responsabilità (anche omissive) ed alla conseguente e qui confermata determinazione di perseguire la condanna dei responsabili al pagamento degli onorari dovuti per la progettazione definitiva ed esecutiva simultaneamente resa sotto forma di "assistenza specialistica" e di "realizzazione di elaborati grafici" (oltre che per il relativo utilizzo), appare evidente che tali inadempimenti sono stati resi possibili (e tuttora consentiti) anche a causa del mancato rispetto della vigente normativa in materia di lavori pubblici e dell'omesso controllo e/o vigilanza delle attività delegate alla Struttura commissariale, al Responsabile unico del procedimento ed all'Ufficio di alta sorveglianza.

A ciò va aggiunto che assolutamente nulla è stato, parimenti, corrisposto dalla medesima (né dall'ATI affidataria dell'appalto né, tantomeno, dalla "Superstrada Pedemontana Veneta (S.P.V.) Spa"), all'Ing. Nicola Troccoli, progettista ed unico firmatario della progettazione preliminare dell'intera opera da realizzare (per un importo complessivo di onorari pari a circa diciannove milioni di euro); progettazione grazie alla quale è stata conseguita l'aggiudicazione della concessione e per la quale, a quanto ci consta (avendo preso visione del relativo contratto), non è stata mai neppure trasferita la relativa titolarità e proprietà intellettuale.

Prima di passare al merito della presente nota ed evitare, sin dall'inizio, ogni eventuale utilizzo strumentale dell'art.176, comma 2, lettera d) (secondo cui il contraente generale deve provvedere all'esecuzione dei lavori "con qualsiasi mezzo") o del successivo comma 6 (a mente del quale "i rapporti del contraente generale con i terzi sono rapporti di diritto privato"), si ritiene utile ricordare che due recenti inchieste giudiziarie (enucleando le responsabilità penali di due contraenti generali COCIV e SCILLA REGGIO CALABRIA Scpa) hanno avuto il grande merito, tra l'altro, di eliminare ogni dubbio su due questioni fondamentali:

- il contraente generale (al pari del concessionario di un project financing) svolge la funzione di amministrazione aggiudicatrice e
- il direttore dei lavori svolge una funzione pubblica affidatagli dal contraente generale

Rendendo così evidente le pratiche del tutto non ortodosse seguite per affidamenti, subaffidamenti non soggetti ad autorizzazione, subappalti ed interessi privati che nulla hanno a che fare con il sano utilizzo delle risorse pubbliche, con evidente e conclamata responsabilità erariale.

Tali precisazioni preliminari sono oltremodo opportune tenendo conto di una singolare peculiarità dell'*affaire* "pedemontana veneta". A mente della normativa vigente, infatti, l'istituto del project financing prevede, sì, la facoltà dell'aggiudicatario di costituire, senza che questo comporti la cessione del contratto, una società di progetto (come poi è materialmente avvenuto facendo subentrare la "Superstrada Pedemontana Veneta Spa" all'ATI aggiudicataria (costituita tra il Consorzio Stabile SIS ed la Itinere Infraestructuras S.A.) ma ciò non ha nulla a che vedere con la diversa procedura di affidamento a contraente generale, oggetto di disciplina, responsabilità e modalità operative totalmente differenti.

Nonostante quanto appena evidenziato, nelle stesse Relazioni della Corte dei Conti si dà conto del fatto che *"il 7 marzo 2011, fu firmato il contratto fra il concessionario ed il contraente generale"*; in pratica avvenne che la "Superstrada Pedemontana Veneta (S.P.V.) Spa" affidò la materiale realizzazione dei lavori (non si comprende in che modo, per quale necessità o convenienza, secondo quale norma e per il tramite di quale procedura ad evidenza pubblica) al solo Consorzio Stabile S.I.S. Scpa; giova ricordarlo mandatario dell'originario raggruppamento temporaneo aggiudicatario.

Nel rinviare ogni doveroso approfondimento circa la legittimità e la liceità di tale affidamento (apparentemente, non consentito dalla normativa vigente ed ingiustificato dalle necessità tecnico-esecutive della finanza di progetto), sembra possibile affermare che l'affidamento a cascata della realizzazione dell'opera ha, per un verso, adulterato la natura dell'originario affidatario dell'appalto bandito dalla Regione Veneto e, per altro verso, "messo in sicurezza" il diritto ad eseguire le lavorazioni che è stato inspiegabilmente trasferito nella sfera giuridica della sola SIS Scpa piuttosto che permanere in quella dell'ATI aggiudicataria (o al più dalla società di progetto SPV Spa).

Tale traslazione (operata dopo appena una settimana dal subentro della società di progetto S.P.V. Spa all'atti aggiudicataria) non sembra irrilevante.

Non è escluso, infatti, che - soprattutto nell'ipotesi di inadempimento della Società di progetto o di qualsivoglia sua incapacità a rispettare gli obblighi di finanziamento assunti in base alla convenzione e calibrati sulla base di un piano finanziario dallo stesso elaborato ed asseverato – pur adottando (come preannunciano sempre più frequentemente gli organi di stampa) un provvedimento straordinario che comporti la sostituzione di S.P.V. Spa (o il subingresso di altri soggetti nella sua compagine azionaria), il contraente generale SIS Spa (ossia il principale soggetto responsabile di tali inadempimenti o incapacità finanziarie) mantenga il diritto alla sola esecuzione dei relativi lavori.

E quindi agli enormi utili della commessa miliardaria ritraibili dai prezzi, dalle modalità esecutive e dalla clausole contrattuali di fatto concordate con se stessa.

Acclarata, quindi l'impossibilità di interpretare (o peggio utilizzare) l'istituto della finanza di progetto e/o l'affidamento a contraente generale come pure modalità di deresponsabilizzazione della stazione appaltante, della struttura commissariale, della società di progetto (quale amministrazione aggiudicatrice) e del contraente generale, e per diluire doveri ed obblighi degli incaricati di funzioni pubbliche (responsabile del procedimento, responsabile dell'alta vigilanza, direttore dei lavori) e/o come uno strumento per poter attuare negozi in frode a alla legge, si espone quanto segue.

**

1. Nel marzo del 2006 il CIPE chiede alla regione Veneto di affidare l'opera in concessione tramite gara che sarà poi pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea nell'ottobre del 2006. Alla gara partecipano tre concorrenti. In seguito a ricorsi e controricorsi al TAR e al Consiglio di Stato la realizzazione della superstrada viene definitivamente affidata, come è noto, all'ATI guidata dalla SIS Scpa (un consorzio costituito dalla INC Spa e dalla SIPAL Spa, entrambe del gruppo FININC Spa di proprietà della famiglia Dogliani) ed il gruppo spagnolo Sacyr Vallehermoso.
2. Il progetto preliminare, grazie al quale l'ATI sopra citata è risultata aggiudicataria, è stato redatto dall'ingegner Nicola Troccoli in collaborazione con il suo staff tecnico della Ingeco Ingegneria. Per tale prestazione professionale – come detto determinante per l'assunzione della concessione – non è stato, tuttavia, mai corrisposto alcun onorario ed il citato Professionista è stato forzatamente indotto a rinunciarvi al sol fine di consentire l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva alla scrivente società.
3. In data **11.12.2009**, la IGO Ingegneria Grandi Opere Srl (con sede in, Via Invorio, n 24/A, 10146 Torino, Partita I.V.A. e codice fiscale 09995370013, rappresentata dal proprio Legale rappresentante Dr. Geol. Carlo Alessio) e la scrivente SICS Ingegneria Srl (rappresentata dal sottoscritto Geom. Giuseppe Capocchi, in qualità di Amministratore Unico) sottoscrivevano un primo contratto simulato denominato "CONTRATTO DI PRESTAZIONI DI SERVIZI INTEGRATI DI INGEGNERIA" avente, solo apparentemente, ad oggetto:

"tutte le prestazioni ingegneristiche e specialistiche, non espressamente escluse, necessarie allo sviluppo del Progetto Definitivo per la realizzazione della Superstrada a pedaggio "Pedemontana Veneta", sulla base del Progetto preliminare a base di gara come parzialmente modificato dalle varianti

tecniche di offerta nel rispetto della Normativa tecnica e della Legislazione sui Lavori Pubblici e sulla Sicurezza attualmente vigenti"

In data **01.10.2010**, le medesime IGO Ingegneria Grandi Opere Srl e SICS Ingegneria Srl sottoscrivevano un **secondo contratto simulato** sempre denominato "CONTRATTO DI PRESTAZIONI DI SERVIZI INTEGRATI DI INGEGNERIA", (per l'importo complessivo di 1.500.000,00 euro) avente, solo apparentemente, ad oggetto:

"tutte le necessarie prestazioni specialistiche di studio, assistenza e redazione degli elaborati progettuali del Progetto Esecutivo e Costruttivo, inerenti le opere d'arte maggiori (Viadotti, Ponticelli), le opere d'arte minori (Opere di scavalco con cavalcavia, Ponti canale, Muri ed opere di sostegno), e gli edifici civili (Centro direzionale, Caselli di esazione e barriere autostradali, stazioni di servizio, centro di manutenzione, sovrastrutture e pavimentazioni stradali) dell'infrastruttura Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, riassumibili nell'espletamento delle seguenti attività:

2.1 Redazione del progetto Esecutivo completo delle singole opere, sulla base del progetto definitivo approvato, della normativa nazionale e comunitaria vigente e degli ordini e disposizioni del "Progettista" e del "Contraente";

2.2 Eventuale successiva assistenza tecnica di cantiere e redazione della progettazione Costruttiva da concordarsi a seguito di specifica richiesta del "Progettista";

La progettazione sarà completa di calcoli, relazioni illustrative, elaborati grafici particolari e dettagli che si renderanno necessari per la più completa esecutività di ogni opera.

Il " Consulente specialistico", con l'accettazione del presente incarico, si rende pienamente disponibile alla collaborazione con altri soggetti incaricati dal Progettista e/o del "Contraente" e/o del "Concessionario", e quindi a condividere dati, informazioni, documenti, files editabili, necessari alla redazione del progetto esecutivo in ogni fase del suo sviluppo. Il progetto deve essere redatto in base alla normativa tecnica (NTC 2008), alla legislazione sui lavori pubblici attualmente vigente, ed in base agli ordini e alle disposizioni della Direzione Tecnica del "Progettista" tenendo conto dei sistemi."

In data **30.11.2011**, le medesime IGO Ingegneria Grandi Opere Srl e SICS Ingegneria Srl sottoscrivevano un **terzo contratto simulato** denominato "ADDENDUM AL CONTRATTO 01 PRESTAZIONE DI SERVIZI INTEGRATI 01 INGEGNERIA PROT. 17/10/GO/gm PER RICONOSCIMENTO 01 MAGGIORI ONERI SOSTENUTI" con il quale veniva rideterminato il corrispettivo previsto nel precedente contratto simulato del 01.10.2010 innalzandolo a 1.660.000 euro.

Al riguardo, si ritiene doveroso evidenziare che la scrivente società fu di fatto indotta, contro la propria volontà, dalle pressioni e le ingerenze dell'Ing. Claudio DOGLIANI (unitamente e attraverso il legale rappresentante della IGO Srl, dott. Carlo Alessio) tese a dissimulare i negozi effettivamente voluti dalle parti, ossia quello dell'affidamento (da IGO Srl a SICS Ingegneria Srl) dell'incarico di realizzare l'intera progettazione definitiva ed esecutiva della Pedemontana Veneta.

Tali negozi, in sospettissimo sentore di violazione o quantomeno elusione del divieto di subappalto e per indebitamente arricchirsi delle ingenti somme pubbliche destinate a remunerare l'effettivo progettista delle opere (ma il punto sarà oggetto di attenzione della competente magistratura), sono altresì viziati dall'approfittamento dello stato di momentaneo bisogno in cui versava la SICS Ingegneria Srl e dalla più volte rappresentata (ma non veritiera) rappresentazione dell'esiguità dei fondi per la progettazione definitiva ed esecutiva.

Circostanza quest'ultima accertata solo in un momento successivo allorché la scrivente società si rese conto dei complicati meccanismi societari, contrattuali e comportamentali posti in essere dal Gruppo Dogliani.

Il tutto con evidente grave lesione dell'autonomia negoziale della scrivente nella sua duplice accezione di "libertà dal contratto" (essendo stata indotta a stipulare un accordo in realtà non voluto affatto) e di "libertà nel contratto" (avendole fatto accettare condizioni diverse da quelle a cui avrebbe voluto contrarre).

4. A Marzo 2015, l'edizione veneta del Corriere della sera dà la notizia che *"...a meno di ventiquattrore dall'arresto di Perotti, il nuovo direttore dei lavori della Pedemontana è Adriano Turso, ingegnere di Sis, nominato internamente."* Una scelta obbligata dalla bufera giudiziaria, scatenata dalla Procura della Repubblica di Firenze, che vede coinvolti, per un presunto giro di tangenti intorno alle grandi opere (Metro di Milano, Expo, TAV, Salerno- Reggio Calabria, Romea Commerciale e altre), oltre cinquanta indagati.

Tra questi ultimi figura, in primissimo piano, l'ing. Stefano Perotti che, tra la miriadi di incarichi sparsi in tutta Italia, è appunto anche il Direttore dei Lavori scelto dalla SIS Scpa, affidatario del project financing della Superstrada Pedemontana Veneta.

All'ing. Stefano Perotti subentra, repentinamente e senza alcuna procedura ad evidenza pubblica, l'Ing. Adriano Turso.

L'Ing. Adriano Turso era, fino a poco tempo prima, il ruolo di Direttore Tecnico della scrivente società SICS INGEGNERIA ed era stato delegato, quale dipendente, proprio alla supervisione e al coordinamento delle attività di progettazione definitiva ed esecutiva della Pedemontana Veneta e dei "Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1° delle norme CNR/80 dal Km. 108+000 al Km. 139+000"

appaltati dall'ANAS Spa sull' Autostrada SA-RC (in entrambi, il contraente generale è la SIS Scpa). Anche qui, il direttore dei lavori era l'Ing. Stefano Perotti.

Ad ogni modo, pochi istanti prima del citato arresto dell'Ing. Stefano Perotti – con un tempismo sospetto per chi (non certo la scrivente) volesse immaginare la preveggenza degli eventi giudiziari che di lì a poco si sarebbero verificati – l'Ing. Adriano Turso passa tra le file del Gruppo Dogliani dove oggi risulta rivestire l'incarico di Direttore Tecnico della SIPAL, ossia di una delle società facenti parte dell'ATI aggiudicataria del project financing.

Alla fine degli anni ottanta la SIPAL entra nel Gruppo FININC (quello dei Dogliani) impegnandosi *“nel settore automotive”* e diventando *“così fornitore di riferimento anche di aziende leader nel mondo automobilistico”*.

Poi, il *“salto di qualità fondamentale: il Settore Progettazione”*; *“nel corso degli anni SIPAL cresce in termini di fatturato e risorse e si espande territorialmente, con l'apertura di nuove sedi, aumentando così la sua forza di penetrazione nel mercato italiano. Il clima di entusiasmo ed impegno che si respirava nella piccola SIPAL delle origini è lo stesso che si ritrova nella SIPAL attuale, un'azienda con oltre 350 dipendenti con alta professionalità, in grado di fornire un servizio di ingegneria globale.”*

Un successo aziendale di tutto rispetto che sembrerebbe giustificare la bontà della scelta operata, All'indomani ore dall'arresto dell'Ing. Perotti, l'affidamento della direzione lavori di una delle più grandi opere infrastrutturali strategiche del Paese nelle mani di quella che sembra una delle principali società di ingegneria italiane.

Almeno stando all'agiografia della SIPAL che ne fa il relativo sito web.

5. Ebbene, volendo sorvolare sull'effettivo ranking ingegneristico di SIPAL, sono doverose brevi precisazioni in ordine ad alcune sospette operazioni di *“ingegneria societaria e finanziaria”*.

In realtà, la fuoriuscita dell'Ing. Adriano Turso coincide con la rottura dei rapporti tra il Gruppo FININC dei Dogliani (e quindi la SIS Scpa) e la SICS Ingegneria di Taranto, fino a quel momento ritenuta un suo validissimo partner.

Insorge una controversia sui compensi effettivamente spettanti alla SICS, i Dogliani non ne vogliono sapere di pagare quel che la scrivente società e l'Ing. Nicola Troccoli reclamano per le loro prestazioni (ossia, rispettivamente, la progettazione definitiva ed esecutiva e quella preliminare d'offerta); affermano che non vi sono fondi disponibili e riaffidano l'incarico di progettazione alla IGO – Ingegneria Grandi Opere Srl.

La IGO Srl ha una storia molto più breve e soprattutto meno costellata di successi operativi.

Analizzando i bilanci di tale azienda, si scopre che la stessa ha un solo cliente (il Consorzio stabile SIS Scpa) e sembra che la stessa sia stata appositamente costituita solo per prendere il posto della tarantina SICS ed assumere l'Ing. Adriano Turso.

Fin qui – o quantomeno in un mondo dove non esista una normativa che disciplini i requisiti di qualificazione per i prestatori di servizi di ingegneria – potrebbe anche apparire anche il frutto di una scelta commerciale dettata dai principi di economicità.

Ma neppure questo appare convincente.

E sì perché a fronte dei soli 1.800.000 euro richiesti da SICS, la Regione Veneto ha erogato, a tutt'oggi, al concessionario per la progettazione circa 34.000.000, ossia il **1.700%** in più di quanto ne sono stati corrisposti ai reali progettisti delle opere in argomento.

6. Non basta. La IGO Srl non solo fa parte del medesimo Gruppo FININC Spa dei Dogliani ma, soprattutto, affida in outsourcing oltre il 90% della propria attività: in pratica una scatola con in pancia solo un bel contratto (quello appunto della Pedemontana Veneta) apparentemente “subappaltato” all'esterno nella sua pressoché totalità.

La scrivente non ha informazioni circa chi abbia fornito questi, lucrosissimi, “*servizi in outsourcing*” né conosce quali effettive prestazioni siano state così profumatamente pagate e quale via abbiano intrapreso decine milioni di euro (....!). Ma vero è – sempre dalla lettura dei bilanci – che la IGO Srl, pur essendo diventata, formalmente, il nuovo “progettista delle Pedemontana” appare una mera camera di passaggio attraverso la quale, in antitesi ad una fisiologica attività imprenditoriali, sono transitati fiumi di danaro e trattenendo per sé soltanto pochi “spiccioli”.

Tanto più (e ciò rende ancora più oscura la vicenda) che la IGO Srl, quasi abbia assolto alla propria funzione, sembra essere stata poi incorporata dalla SIPAL e con essa anche l'Ing. Turso che dismessi gli abiti del “progettista” assume quelli del “direttore dei lavori”.

Ma le indagini, analizzando il percorso del medesimo flusso di denaro, potranno certamente acclarare cosa è realmente avvenuto.

Il conto economico 2010 accoglie dunque nei ricavi i corrispettivi relativi agli incarichi di progettazione conclusi e consegnati alla committente Consorzio Stabile SIS Scpa per € 8.600.000, mentre i costi sostenuti per l'esecuzione di tali attività sono stati di € 8.855.537 di cui € 8.652.120 (pari al 98% dei costi) per attività eseguite in outsourcing e € 164.232 per costo del personale; di questi € 698.227 riguardano costi relativi agli incarichi in corso al termine dell'esercizio e sospesi nelle rimanenze.

7. Sospette e fuorvianti appaiono, per altro verso, le controdeduzioni contenute nella nota n.1617 del 3 giugno 2015 del commissario delegato (così come trascritte a pagina n.88 della Relazione della Corte dei Conti allegata alla Delib. n. 18/2015/G):

“Il valore della progettazione definitiva ed esecutiva, che il concedente riconosce al concessionario quale investimento ammesso, è stabilito nell’offerta presentata da quest’ultimo in sede di gara e aggiornato a seguito delle varianti richieste dalla committenza in corso d’opera. Tale importo è stato pagato dalla società concessionaria al contraente generale dopo che l’attività di progettazione ha ottenuto tutte le approvazioni da parte del concedente.”

Il contraente generale, a sua volta, si è avvalso della società IGO srl, società appartenente allo stesso gruppo delle società INC s.p.a. e SIPAL s.p.a., consorziate di SIS s.c.p.a. La società SICS non ha sviluppato alcuna progettazione definitiva o esecutiva, ma si è limitata ad eseguire delle consulenze specialistiche inerenti la predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio e la redazione grafica degli elaborati progettuali relativamente a talune opere d’arte in cemento armato. Per tale attività, la società ha concordato con la Igo s.r.l. i seguenti corrispettivi: - per il progetto definitivo: 270.000 euro, aggiornati a 320.000 euro, a seguito di accordo tra le parti; - per il progetto esecutivo: 1.500.000 euro, aggiornati a 1.660.000 euro, a seguito di accordo tra le parti. Il progetto è sottoscritto dall’ing. Kalamaras, in veste di responsabile per le integrazioni specialistiche nonché direttore tecnico di Igo s.r.l., e dall’ing. Claudio Dogliani, in qualità di responsabile della progettazione nonché direttore generale del concessionario Superstrada Pedemontana veneta s.r.l., direttore generale di Sis s.c.p.a., contraente generale, e direttore tecnico di Inc s.p.a., consorziate di Sis s.c.p.a.” (nota n. 1739-15-gda-svi del 25 maggio 2015 di Superstrada Pedemontana veneta).

“Igo si è avvalsa del consulente specialistico Sics per la predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio, nonché per la redazione grafica degli elaborati progettuali relativi solo ad alcune opere d’arte in cemento armato. Igo ha mantenuto il ruolo di responsabile dell’integrazione delle attività specialistiche e la responsabilità sull’intero progetto” (nota n. to-65-15-cdc-ppe del 26 maggio 2015 di Superstrada Pedemontana veneta).

Il “costo della progettazione è determinato dall’offerta presentata in sede di gara di concessione dal concessionario e da quanto, conseguentemente, riportato nella convenzione del 21 ottobre 2009 e successivo atto aggiuntivo del 18 dicembre 2013. A tutt’oggi, sono state erogate al concessionario, (...) per progettazione, somme per complessivi 32.801.664,74 euro, conseguenti alla presentazione e successiva approvazione del progetto definitivo ed esecutivo dell’opera.

In primo luogo, a fronte del totale disinteresse per le richieste di intervento avanzategli dalla scrivente Società (fino a neppure riscontrare la corrispondenza allo

stesso indirizzata), va evidenziato l'evidente (ed imbarazzante) sbilanciamento difensivo dello stesso a vantaggio di controparte.

In ragione del ruolo di pubblico ufficiale allo stesso ricoperto e della conseguente terzietà di giudizio, si confidava che lo stesso commissario delegato (seppure talmente impegnato per non poter interloquire con la scrivente società) trovasse il tempo per approfondire, scrutinare e (se del caso) segnalare all'Autorità Giudiziaria le operazioni così dettagliatamente (ed in modo imbarazzante) illustrate.

A fronte della diffida e messa in mora, notificata da questa società in data 12 maggio 2015 (che ad ogni buon fine si allega in copia) e di quanto ivi già denunciato, ci si sarebbe aspettato, infatti, dalla struttura commissariale (che nessun interesse economico ha sicuramente in comune con la SIS scpa) immediati ed invasivi approfondimenti per rimuovere l'evidente opacità amministrativa, legale e tecnica della situazione creatasi sotto l'attento controllo suo, del responsabile del procedimento e dell'ufficio di alta sorveglianza: ossia l'assommarsi, in capo ad un unico centro portatore di interessi (il Gruppo Dogliani), non solo delle attività esecutive e progettuali ma anche di direzione lavori.

L'indebita intromissione "a valle" della figura del contraente generale (che, salvo prova contraria, ha reso più agevole il consolidarsi di questa situazione) e l'illecita commistione delle figure tra controllante (direttore dei lavori) e controllato (SPV Spa e contraente generale) non sono, tuttavia, state sufficienti a destare neppure la curiosità dei predetti soggetti e, conseguentemente, milioni di euro, piuttosto che essere corrisposti a veri progettisti (come sarà agevolmente dimostrato in sede giudiziaria anche grazie al possesso dei files sorgente), sono permeati attraverso la complessa struttura societaria frettolosamente messa in piedi e chissà verso quale destinazione finale.

Strano, molto strano.

8. Al riguardo, la stessa Corte dei Conti ha rilevato che *«per l'affidamento della direzione lavori, si è passati da un sistema in cui veniva richiesto che non sussistesse "alcuna forma di controllo e di collegamento, a norma dell'art. 2359 del codice civile" fra le parti, all'affidamento ad un dipendente di una società facente parte del consorzio. "Tutti i contratti, precedenti al contratto Sipal s.p.a., sono stati stipulati con società terze esterne; di conseguenza, risulta corretta la dichiarazione, resa ai sensi dell'art.2359 c.c., sulla inesistenza di forme di controllo e di collegamento. La dichiarazione è stata omessa nel contratto con la società Sipal s.p.a., proprio perché la società stessa partecipa al consorzio Sis s.c.p.a. Alla società Sipal s.p.a. è stata affidata la progettazione dell'opera ed, in ultimo, in linea con le vigenti normative (art. 130 del d.lgs. n. 163/2006), la direzione dei lavori, nominando l'ing. Adriano Turso quale direttore dei lavori" (nota n. 1739-15-gda-svi di Superstrada Pedemontana veneta). Abilitati ad operare sui conti sono gli amministratori del consorzio e non il direttore stesso: "L'ing. Adriano Turso è un dirigente della società Sipal s.p.a., ma non è abilitato ad operare sui conti"»*

9. Ma andiamo avanti.

Nel 2010, l’Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici avviò una consultazione pubblica sulle *“Questioni interpretative concernenti la realizzazione di infrastrutture strategiche mediante l’istituto della finanza di progetto e mediante contraente generale”*.

In tale sede, l’AVCP (oggi trasformata in ANAC ed autorevolmente Presieduta dal Dott. Cantone cui la presente è pure diretta), si occupò proprio della realizzazione della progettazione e – pur riconoscendo l’assenza di particolari vincoli procedurali – ebbe modo di precisare che il concessionario è tenuto comunque a “garantire il possesso dei necessari requisiti da parte dei progettisti incaricati, secondo le regole generali.”

Ed anche se viene costituita una cd. Società di progetto, ai sensi dell’art. 156 del Codice, la disposizione non cambia (o quanto meno non avrebbe dovuto): *“i lavori da eseguire e i servizi da prestare da parte delle società di progetto si intendono realizzati e prestati in proprio anche nel caso siano affidati direttamente dalle suddette società ai propri soci, sempre che essi siano in possesso dei requisiti stabiliti dalle vigenti norme legislative e regolamentari. Restano ferme le disposizioni legislative, regolamentari e contrattuali che prevedano obblighi di affidamento dei lavori o dei servizi a soggetti terzi”.*

Analoghe considerazioni valgono per la direzione lavori e per i conseguenti requisiti di qualificazione che, obbligatoriamente, deve possedere il relativo prestatore di servizi.

Ed a questo punto una serie di quesiti (inutilmente posti al commissario delegato) sorgono spontanei:

- a. la IGO Srl (prima) e la SIPAL (poi) avevano i requisiti per progettare lavori di questa dimensione e complessità?
- b. la SIPAL aveva (ed ha) i requisiti per curare la relativa direzione dei lavori?
- c. se entrambi i servizi fossero stati affidati secondo una procedura ad evidenza pubblica (il che non avrebbe stonato considerata gli enormi contributi pubblici già fagocitati dalla Pedemontana Veneta) la IGO Srl e la SIPAL Spa avrebbero, anche solo, potuto concorrere?
- d. quale sarebbe stata la probabilità di vedersi aggiudicate entrambe le commesse?

La scrivente nutre forti dubbi sulla concreta possibilità che possa essere fornita una risposta affermativa ma, tuttavia, confida sugli approfondimenti che vorranno essere

ritenuti più opportuni dai destinatari della presente e sulle conseguenti determinazioni che saranno adottate dagli organi inquirenti all'uopo interessati.

Tanto più in ragione dei possibili "interventi di soccorso" di SIS Scpa & Co. – quotidianamente preannunciati dalla politica, dai mass media e da altri gestori di infrastrutture viarie (cui la presente è pure indirizzata) – per ovviare ad un progetto finanziario fallito e probabilmente irrealizzabile ab origine, nonostante le valutazioni positive ed ottimistiche che la stazione appaltante, all'epoca dell'appalto, ritenne di riservare al piano finanziario appositamente asseverato.

10. Da ultimo, una breve precisazione sul possibile (ma improbabile) scenario che potrebbe delinarsi in caso rispetto della "Convenzione tra il Commissario Delegato e il Concessionario per la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché per la costruzione e la gestione della Superstrada Pedemontana Veneta" firmato, in data 21 Ottobre 2009.

Ebbene – qualora a tale atto fosse riconosciuta forza contrattuale e venisse motivatamente dichiarata la risoluzione del relativo rapporto per inadempimento del concessionario (ad esempio per non aver realizzato nei tempi previsti l'opera infrastrutturale e/o non aver reperito le fonti finanziarie necessarie per tale realizzazione così come previsto) – si chiede di adottare ogni provvedimento utile affinché la scrivente società possa essere risarcita per il tramite dell'escussione della garanzia prestata dall'aggiudicatario proprio a conferma della serietà e valenza delle obbligazioni assunte (polizza fideiussoria n.052704801 della ALLIANZ Spa dell'importo complessivo di € 66.491.553,50) in conformità a quanto stabilito dall'art.113, comma 1, del DLgs 163/2006 all'epoca vigente.

Per quanto sin qui sinteticamente esposto, la scrivente si riserva di far valere la nullità dei contratti sopra citati, sia riguardo all'art.1344 c.c., vale a dire quale negozi in frode alla legge, sia con riferimento all'illeceità della causa sia in relazione alla disciplina specifica dell'appalto di opere pubbliche.

Nelle more, si chiede ai destinatari della presente di voler indire apposita ed urgente riunione congiunta al fine assumere tutte le ulteriori informazioni necessarie per l'esercizio dei propri rispettivi poteri e per l'assunzione di ogni eventuale determinazione in merito alla trista vicenda della Pedemontana Veneta e, conseguentemente, impartire all'amministrazione aggiudicatrice le doverose direttive per il ripristino della legalità, ivi incluse quelle volte ad obbligare la stessa al pagamento diretto nei confronti della scrivente secondo quanto disposto dall'art.48, comma 13, del vigente codice dei contratti.

Al Signor Presidente dell'ANAC, cui la presente è pure diretta, si chiede di voler consentire apposita audizione al fine di acquisire ogni utile informazione per l'eventuale applicazione di quanto previsto dall'art.32 del DL 24 giugno 2014, n. 90 e la conseguente proposizione alla competente Prefettura del commissariamento della società di progetto "Superstrada Pedemontana Veneta (S.P.V.) Spa" o di un alternativo provvedimento straordinario e temporaneo più adatto all'esigenza funzionale di portare a termine l'esecuzione del contratto in corso.

In attesa di cortese riscontro, si significa che la scrivente società si riserva – senza ulteriore avviso – ogni consentita iniziativa legale a tutela dei propri interessi così come la segnalazione alle autorità giudiziarie competenti, civili e penali, delle singole condotte rilevate.

La presente viene, infine, indirizzata per doverosa informativa all'Ing. Nicola Troccoli, come precisato, autore del progetto preliminare grazie al quale è stata conseguita l'aggiudicazione della concessione e co-firmatario della progettazione definitiva ed esecutiva, in comune, elaborata a beneficio:

- del concessionario (ATI Consorzio Stabile SIS Scpa e Itinere Infraestructuras S.A.),
- della società di progetto (Superstrada Pedemontana Veneta Spa),
- del contraente generale (Consorzio Stabile SIS Scpa)
- di tutti gli altri soggetti giuridici simulatamente intromessi (in primis la IGO Ingegneria Grandi Opere Srl)
- del commissario delegato pro-tempore
- della Regione Veneto
- nonché di qualsivoglia ente pubblico o privato subentrasse in futuro, a causa dell'inadempimento contrattuale dei predetti, nella relazione del medesimo progetto.

Tanto al fine di consentire al medesimo Ing. Nicola Troccoli – al pari della scrivente – di poter esperire ogni eventuale azione legale per la tutela dei propri interessi economici e professionali e per il risarcimento dei danni patiti e patienti.

Distinti saluti.

SICS INGEGNERIA Srl
L'Amministratore Unico
Giuseppe Capocchi

