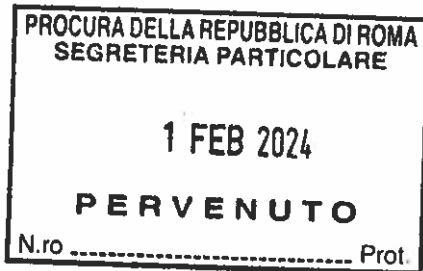
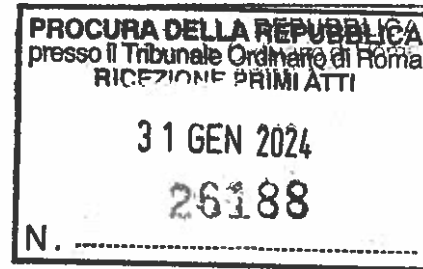




Camera dei Deputati

Roma, 1 febbraio 2024



PROCURA DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE DI ROMA
Procuratore Capo
Dott. Francesco Lo Voi

OGGETTO: Esposto relativo alle attività di progettazione e realizzazione di un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria - cd. Ponte sullo Stretto di Messina

I sottoscritti:

ANGELO BONELLI nato a Roma, il 30/07/1962, nella sua qualità di deputato della Repubblica italiana e domiciliato ai fini del presente esposto presso gli uffici del gruppo parlamentare di Alleanza Verdi e Sinistra a Roma in via degli Uffici del Vicario 21;

ELENA ETHEL SCHLEIN nata a Lugano, il 04/05/1985 nella sua qualità di deputata della Repubblica italiana e domiciliata ai fini del presente esposto presso la sede del Partito Democratico, in Roma, via Sant'Andrea delle Fratte n.16;

NICOLA FRATOLIANI nato a Pisa, il 04/10/1972, nella sua qualità di deputato della Repubblica italiana e domiciliato ai fini del presente esposto presso gli uffici del gruppo parlamentare di Alleanza Verdi e Sinistra in via degli Uffici del Vicario 21

espongono quanto segue.

Con decreto-legge 31 marzo 2023 n. 35, convertito con legge 26 maggio 2023, n.58, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria", è stato riavviato l'iter per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, (che si era interrotto nel 2012 a seguito della caducazione ex lege della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A. (di seguito SdM SpA), la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il

SS MR

AB



Camera dei Deputati

contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera.

In particolare ai sensi dell'art. 4, commi da 3 a 5, del citato decreto-legge si intende far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria SdM SpA e il contraente generale (un'ATI capeggiata da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'art. 34-decies, comma 3, del decreto legge 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221.

Il contenzioso tra SdM SpA e il contraente generale Eurolink contro la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ancora in pendenza di giudizio, verrebbe superato mediante l'eventuale stipula, su base volontaria, di atti aggiuntivi ai contratti "caducati", con i quali le parti possono manifestare la volontà che il contratto riprenda a produrre i propri effetti, subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo previa rinuncia, nei giudizi pendenti, alle azioni, domande e giudizi nei confronti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e di ogni altra Pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera.

Il consorzio Eurolink subito dopo l'approvazione del decreto voluto dal governo Monti nel 2012, che caducava i contratti con il contraente generale (CG), aveva promosso un ricorso per il riconoscimento dei danni quantificati in 700 milioni di euro. Il **primo grado del giudizio** civile promosso da Eurolink dinanzi al Tribunale di Roma si è concluso con sentenza n. 22386 del 21.11.2018, che ha rigettato tutte le domande proposte dal CG di risarcimento danno derivante dalla mancata esecuzione del contratto. Ad oggi non si è svolto l'appello. Il Governo ha approvato il decreto in cambio di una rinuncia del contenzioso in corso, sebbene avesse già vinto in primo grado. La SdM SpA ha depositato la rinuncia, che tuttavia Eurolink non ha accettato. Ora l'udienza è fissata per il 14 ottobre 2024.

Il decreto 35/2023 dispone che il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ma già approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, debba essere integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera, trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971.

Il Consorzio Eurolink, con la sua capofila Webuild, in qualità di progettista, il 30 settembre 2023, ha dichiarato di aver consegnato alla SdM SpA la relazione relativa all'aggiornamento del progetto definitivo del ponte. (allegato 1) Con lettera del 27 ottobre 2023 (allegato 2) inviata al Presidente e all'Amministratore Delegato

AB

SS



Camera dei Deputati

della SdM il sottoscritto Angelo Bonelli, nella qualità di deputato della Repubblica italiana, ha avanzato richiesta di visionare copia della relazione in oggetto consegnata dal Consorzio Eurolink, ricevendo il 9 novembre 2023 risposta di diniego da parte della SdM (allegato 3), con la motivazione che la stessa relazione fosse ancora oggetto di istruttoria ed esame da parte dei competenti Uffici della Società, al fine di verificarne la completezza generale e la rispondenza rispetto ai contenuti indicati dal Decreto.

Il 20 novembre 2023 il sottoscritto trasmetteva alla SdM SpA, tramite legale di fiducia, atto di significazione e diffida ad adempiere (allegato 4) con cui si ribadiva la richiesta di visionare la relazione di cui sopra. Riceveva in data 29 novembre 2023 ulteriore diniego (Allegato 5).

In data 13 novembre il sottoscritto, sempre nella sua qualità di Deputato della Repubblica italiana, ha inoltrato alla Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi della Presidenza del consiglio dei Ministri formale richiesta d'intervento, (allegato 6)) per quanto di competenza, affinché fossero rispettati i diritti di accesso agli atti amministrativi già richiesti alla SdM SpA. Il 22 dicembre 2023 la Commissione succitata trasmetteva tramite Pec l'atto mediante il quale veniva dichiarata l'inammissibilità del ricorso (allegato 7).

Una nuova richiesta (allegato 8) veniva inoltrata il 22 novembre alla stessa SdM SpA al fine di acquisire copia dell'atto negoziale con il contraente generale prodromico alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi, di cui al comma 3 dell'articolo 4 del Decreto, avente ad oggetto la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, In data 22 dicembre 2023 riceveva analogo diniego (allegato 9).

Con Atto di sindacato ispettivo 4-02045 (allegato 10) il sottoscritto chiedeva al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; se e in che data la società concessionaria avesse sottoscritto con il contraente generale un atto negoziale avente ad oggetto la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo; se intendesse rendere noti i contenuti della relazione di aggiornamento al progetto definitivo consegnata dal consorzio Eurolink alla SdM lo scorso 30 settembre 2023; se nell'ambito delle funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione, previste dal decreto, fosse nelle condizioni di chiarire, per quanto di competenza, come la relazione consegnata attesti la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera, se siano indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo.

In data 16 gennaio 2024 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rispondeva con atto n.1480/CQC ad un *question time* (allegato 11) presentato in commissione ambiente, comunicando che: " la società Stretto di Messina ed

AB

W
S



Camera dei Deputati

Eurolink hanno sottoscritto in data 29 settembre 2023 un atto negoziale prodromico in base al quale il Contraente Generale ha predisposto, tra l'altro, la relazione di integrazione al progetto definitivo originario comprensiva del particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alle ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto."

L'art.4 comma 4 del DL 35/2023 recita quanto segue: "Dalla di entrata in vigore del presente decreto la società concessionaria è autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto:

a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'art.3 comma 3;

*Il decreto è stato convertito in legge e pubblicato sulla GU il 30/05/2023, ma la Società SdM SpA firma l'atto negoziale il 29 settembre, mentre l'annuncio della consegna della relazione sul progetto da parte del Consorzio Eurolink avveniva il 30 settembre 2023. **In pratica tra la sottoscrizione dell'atto negoziale e la consegna della relazione di aggiornamento del progetto, interrevano solo poche ore. Come è possibile, viene da chiedersi, che l'aggiornamento di un progetto di un'opera così imponente mai costruita al mondo sia stato realizzato in poche ore?** La consegna della relazione avvenuta il 30 settembre 2023 veniva confermata anche da una nota stampa del gruppo Webuild (allegato 1).*

Come ribadito in precedenza, la società SdM SpA ha opposto più volte diniego alle richieste di fornire al sottoscritto sia la relazione di aggiornamento al progetto, che l'atto negoziale succitati, nonostante un componente del comitato scientifico avesse pubblicamente affermato di aver reso pubblica la suddetta relazione.

*In data 29 novembre 2023 sulla pagina del giornale online Strettoweb (allegato 12) si dà conto di quanto apparso sulla pagina Facebook "Strait of Messina Bridge", dove il professor Claudio Borri, membro del comitato scientifico della società SdM SpA, pubblica una risposta al conduttore della trasmissione Report Sigfrido Ranucci, in relazione all'inchiesta giornalistica sul ponte sullo stretto di Messina andata in onda su Rai 3 il 26 novembre 2023. Il prof. **Borri** replica così a **Ranucci**: "Ancora Fake News! Non scappa proprio nessuno, ma la verità (in democrazia) si accerta soltanto con una discussione aperta, a più voci ed in contraddittorio, ma soprattutto: solo in diretta. Ho troppa esperienza di interviste 'rubate' e fugaci, poi tagliate, re-intitolate e rimaneggiate a mia insaputa. Dunque: contraddittorio in diretta televisiva soltanto dopo la conclusione dell'esame in corso **della relazione di aggiornamento del PD, 780 pagine, che esiste corposa (contrariamente a quanto da voi affermato) e che io ho mostrato in più occasioni anche in pubblico. Nel frattempo sospendete la vostra disinformazione dal taglio 'sovietico' e studiate Voltaire, Ernesto Rossi e Piero Calamandrei.**"*

AR

SS MK



Camera dei Deputati

In data 2 gennaio 2024 il giornale online la Gazzetta del Sud, <https://messina.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2024/01/02/ponte-sullo-stretto-di-messina-ecco-i-dati-aggiornati-del-progetto-6e975468-b8ec-44f1-9a5c-b9cf920bc571/>, pubblicava un articolo che descriveva ampiamente i contenuti della relazione sul progetto consegnata dal consorzio Eurolink alla società Stretto di Messina.

Sempre la trasmissione Report del 26 novembre, rivela che il leader della Lega il Ministro Matteo Salvini, prima di varare il decreto Ponte, aveva incontrato l'ex ministro Pietro Lunardi e il costruttore Pietro Salini: il primo è l'ex componente del governo Berlusconi che da Ministro aveva seguito la gara per l'affidamento del progetto dell'opera, vinta dal consorzio Eurolink; il secondo è l'amministratore delegato dell'azienda, oggi Webuild prima Impregilo, che detiene oltre il 40 per cento di quote del consorzio Eurolink in questione e che grazie al decreto intravede la possibilità di realizzare il ponte, con il finanziamento pubblico anche attraverso la rinuncia al contenzioso contro il governo, dopo che l'esecutivo Monti aveva bloccato tutto.

Il ministro Salvini ha parlato, al giornalista di Report Danilo Procaccianti, di "...incontri informali". A confermare gli incontri avvenuti, anche molto prima della scrittura e poi dell'approvazione del decreto che rimette in piedi sia la vecchia SdM SpA, sia i contratti caducati con la Eurolink, è una fonte intervistata da Report che dice: *"In soccorso di Salvini è arrivato subito l'ex Ministro Pietro Lunardi. Lunardi fece chiamare me e altri ingegneri per fare una sorta di gruppo di lavoro. Abbiamo fatto una prima riunione al ministero addirittura prima che il governo Meloni giurasse. In quella riunione erano presenti Salvini, Lunardi e l'imprenditore Pietro Salini. Poi ci furono altre riunioni in cui era presente Lunardi e il consulente legale del consorzio che aveva vinto l'appalto nel 2005"*.

Questo ingegnere, poi avrebbe abbandonato il gruppo di lavoro come racconta sempre a Report: *"È successo quando abbiamo cominciato a vedere il decreto che resuscitava tutto e poi la goccia che ha fatto traboccare il vaso, è stata quando Salvini su indicazione di Lunardi ha chiamato Pietro Ciucci a guidare il tutto"*, che poi intervistava lo stesso Lunardi nel suo studio: *"Una conferma indiretta sul fatto che ci sia l'ex ministro Lunardi dietro l'operazione ponte ci arriva dal fatto che mentre aspettiamo Lunardi, dal suo studio vediamo uscire il professor Alberto Prestininzi, coordinatore del comitato tecnico nominato da Salvini che dovrà valutare il progetto del ponte"*.

L'ex ministro Lunardi, sempre a Report, spiega: *"Cose di famiglia, lui è amico di famiglia"*. Lunardi ha smentito incontri avvenuti prima del decreto, ma Salvini risponde alle domande di Report confermava: *"Ci sono stati incontri informali con l'ex ministro Lunardi finalizzati a un confronto sulla gestione dell'opera in passato, nonché rispetto allo scenario attuale"*.

ES Me

AR



Camera dei Deputati

Insomma: Lunardi aveva fatto la vecchia gara, Salvini ha rimesso in piedi la gara vinta da Eurolink con Salini e chi dovrà valutare l'aggiornamento del progetto per la SdM SpA, prima che poi venga inviato al ministero dell'Ambiente per il via libera, è Alberto Prestininzi, un "amico di famiglia" di Lunardi.

OMISSIS

Nella relazione consegnata alle Commissioni trasporti e ambiente della Camera dei Deputati riunite congiuntamente durante le audizioni sul decreto-legge 31 marzo 2023 n. 35, il Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione (Anac), ha denunciato il grande regalo che lo stato stava facendo ai privati. (allegato 14). Così dal sito dell'Anac: "**Busia** ha messo in guardia governo e parlamento dal concedere eccessivi vantaggi giuridici ed economici al Contraente generale privato, senza aver definito prima il contenzioso passato, e ha chiesto che siano introdotti specifici obblighi in capo al Contraente generale, trasferendo i rischi connessi all'opera, evitando che rimangano in capo al pubblico. Inoltre il Presidente **Anac** ha richiamato l'attenzione sul vincolo europeo (...) Col decreto è stato assegnato al privato un notevole potere contrattuale, che va bilanciato modificando il decreto in sede di conversione in legge. In caso contrario, basterà una semplice relazione del privato per determinare le modifiche e gli adeguamenti necessari al ponte. È cioè il privato che decide gli adeguamenti necessari (e quindi i costi dell'opera), e non lo Stato. Sarebbe pertanto necessario che questa relazione sia predisposta dal Ministero, non dallo stesso soggetto contraente".

"Inoltre - aggiunge **Busia** - il decreto fa accettare al pubblico il progetto dei privati, senza chiedergli di rinunciare al contenzioso in corso con lo Stato, e non stabilisce

AB



Camera dei Deputati

*obblighi in capo al Contraente generale sui tempi di realizzazione dell'opera, i costi, l'assunzione di tutti i rischi. (...) Suggestisco al Parlamento di modificare questa parte, per non favorire eccessivamente un privato, che è già stato ampiamente posto in vantaggio dalla decisione di non fare la gara, accettando il vecchio progetto del 2011 di loro proprietà. (...) Attenzione, però, che la decisione di non fare la gara sta in piedi rispettando i vincoli europei solo se non si aumentano i costi oltre il 50% di quanto originariamente previsto. Altrimenti le decisioni del contraente privato potranno comportare oneri nuovi e sconosciuti per lo Stato. È lo stesso soggetto che detiene il progetto, che dice allo Stato cosa modificare, stabilendo quindi i costi. Io suggerisco al Parlamento di modificare questa parte. (...) Chiediamo, inoltre, di inserire nel decreto obblighi precisi in capo al Contraente generale, sui tempi di realizzazione, sui costi, sull'assunzione dei rischi, e anche di controllare gli eventuali subappalti, così da evitare nocivi subappalti a cascata. Chiediamo, inoltre, che l'intero iter dell'opera sia trasparente e controllabile. (...) Se si vuole evitare la gara – dice sempre **Busia** – occorre rispettare quanto previsto dall'articolo 72 della direttiva europea, che pone un limite invalicabile, e cioè che l'aumento dei costi non debba superare il 50%".*

A tal proposito si evidenzia che nel DEF, documento economico finanziario, presentato dal governo ad aprile 2023, il costo del ponte è stato quantificato in 13,5 miliardi di euro più 1,1 miliardi di opere ferroviarie, in capo a RFI, mentre per quelle stradali, in capo ad ANAS, non è stata fatta una quantificazione. Il contratto che fu firmato il 27 marzo 2006 tra la società SdM Spa ed il consorzio Eurolink era di 3,9 miliardi di euro. L'aumento del valore dei costi dell'opera è ampiamente al di sopra del 50% e tutto ciò è avvenuto senza gara.

Il rifiuto della SdM SpA, che con il Decreto viene costituita quale società in house ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2006, n.75, di consegnare al sottoscritto, Parlamentare della Repubblica, documenti espressamente previsti dal decreto, e quindi non atti endo procedurali e tantomeno riservati, impedisce di esercitare un diritto ed un'azione di controllo e verifica. La SdM SpA si è rifiutata di consegnare l'atto negoziale che consentirebbe di verificare in quanto tempo la società Webuild ha riaggiornato un progetto complesso, vecchio di 12 anni.

Nella trasmissione Report del 26 novembre 2023 dall'intervista di esperti e professori universitari emergono seri dubbi che in poche settimane sia stato possibile aggiornare un progetto che dovrà realizzare ciò che non è mai stato realizzato nel mondo, ovvero un ponte a campata unica con ferrovia annessa lungo 3.333 mt. Visionare l'atto negoziale avrebbe consentito di verificare quando la società SdM SpA ha dato mandato al consorzio Eurolink, con capofila la società Webuild, di avviare l'aggiornamento del progetto che nel 2013, non aveva ricevuto la compatibilità ambientale.

A supporto delle considerazioni sopra espresse, si evidenzia come il Comitato Scientifico della SdM SpA con Decisione 1/2011 avesse trasmesso proprio parere

AR

21/53



Camera dei Deputati

sul Progetto definitivo al Consiglio di Amministrazione (Allegato 15) raccomandando che in sede di progettazione esecutiva venisse dato adempimento ad una lunga serie di osservazioni richiamate nel documento di Attestazione di Validabilità del progetto definitivo emesso da RINA CHECK S.r.l.: prove in galleria del vento; verifica della stabilità e delle rotaie; verifica delle parti metalliche.

Ad oggi non risulta che queste prescrizioni siano state verificate e ottemperate.

A tal proposito segnalo la Relazione dell'Ing. Antonino Risitano, (Allegato 16) già Professore Ordinario al Politecnico di Torino e poi dell'Università di Catania, in merito delle criticità del Ponte sullo Stretto di Messina e in particolare sui limiti di resistenza, sicurezza e affidabilità delle funi.

OMISSIS

ES MR

AB



Camera dei Deputati

OMISSIS

Tutto ciò premesso, i sottoscritti nella loro qualità di deputati della Repubblica italiana segnalano all'Ill.mo Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Roma i fatti e i comportamenti sopra illustrati, affinché si compiano tutte le necessarie indagini e ne venga valutata la eventuale rilevanza penale, perseguendo i soggetti che ne dovessero risultare responsabili, per tutti quei reati che nei fatti esposti dovessero essere ravvisati. Il sottoscritto chiede di essere avvisato ai sensi degli artt. 405, 406 e 408 c.p.p., qualora la S.V. Ill.ma richieda la proroga del termine delle indagini preliminari o l'archiviazione degli atti d'indagine.

On. Angelo Bonelli

On. Elena Ethel Schlein

On. Nicola Fratoianni