

Capalbio, 8 giugno 2017

Spett.le
Corte dei Conti
Procura regionale del Lazio
Via A. Baiamonti, 25
00195 – Roma
Raccomandata a/r

OGGETTO: Autostrada A12: i) procedimenti pendenti di fronte al MATTM e al MIT in violazione del DEF 2017; ii) proroga della concessione a SAT - esposto/segnalazione di danno erariale

Ill.mo Procuratore,

con il presente esposto-segnalazione il **Comitato Maremma Viva**” (d’ora in avanti più semplicemente “il Comitato”), con sede in Capalbio (GR) alla Via Cava del Gesso n. 8bis, in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore* Dr. Vincenzo Petrone, intende sottoporre all’attenzione della Procura Regionale della Corte dei Conti del Lazio i fatti di seguito riportati quale *notitia damni*, allo scopo di consentire la verifica e l’accertamento dell’eventuale sussistenza di irregolarità e conseguenti responsabilità connesse alla corretta gestione delle risorse pubbliche.

Sulla legittimazione del Comitato

Sulla legittimazione e sull’interesse del Comitato Maremma Viva al deposito del presente esposto, si osserva quanto segue.

Il Comitato Maremma Viva si è costituito con atto Notaio Baldassarri di Grosseto il 27 gennaio 2017 al fine, tra le altre cose, di diffondere “*la cultura della conservazione dell’ambiente, del paesaggio, della natura e delle sue risorse, della biodiversità*” (art. 4 dell’atto costitutivo, comma 2 lettera a), con riferimento

all'area costituita “*dal Comune di Capalbio e dai territori immediatamente limitrofi* $\geq \dots \geq$ ” (comma 1).

Il Comitato persegue altresì il fine di contrastare le iniziative che arrecano nocumento all'integrità del territorio di cui sopra, conducendo tutte le iniziative utili affinché i provvedimenti della pubblica amministrazione a livello centrale, regionale e comunale corrispondano positivamente agli obiettivi perseguiti (art. 4, comma 2, lettera *d*).

Alla luce di quanto suesposto non può in alcun modo dubitarsi della legittimazione e dell'interesse del Comitato al deposito del presente esposto, in considerazione delle sicure ripercussioni sull'ambiente, sul paesaggio e sul territorio capalbiese (attraversato integralmente dal lotto 5A dell'autostrada tirrenica), oltre che sulle risorse pubbliche, che la realizzazione dell'opera con le modalità antiggiuridiche oggi denunciate comporterebbe.

Sulla notitia damni

1. Danno da disservizio sub specie di svolgimento di attività amministrativa inutile - impiego di risorse umane ed economiche sottratte alle reali esigenze di servizio - disutilità delle risorse impiegate per la realizzazione dell'azione amministrativa - impiego inutile di risorse economiche, personale, strutture e servizi amministrativi per violazione e falsa applicazione del documento di economia e finanza (DEF) 2017 – violazione dell'art. 97 Cost. - violazione dei principi di legalità, efficienza, economicità, efficacia e produttività di cui all'art. 1 l. 241/1990 – illegittimità dell'azione amministrativa per sviamento, manifesta illogicità e travisamento dei presupposti di fatto e diritto

Come noto, il 26 aprile u.s. il Parlamento ha ratificato il documento di economia e finanza (DEF) 2017, approvato dal Governo nel Consiglio dei Ministri dell'11 aprile 2017 (http://www.dt.tesoro.it/it/attivita_istituzionali/analisi_programmazione_economico_finanziaria/documenti_programmatici/sezione3/def_assistenza.html).

Nell'allegato III “*Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*”, il DEF prevede espressamente (alla pag. 134) che il progetto dell'autostrada Tirrenica (“Itinerario Livorno- Civitavecchia”) sia inserito fra gli “*interventi soggetti a una project review, secondo quanto previsto dall'art. 202 del D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50*”, “*con valutazione delle possibili alternative, inclusa la riqualifica dell'attuale infrastruttura extraurbana principale*”, e cioè l'Aurelia (**all. 1: estratto dell'allegato III al DEF**).□

Con l'ulteriore precisazione che la project review dovrà essere effettuata al fine di verificare: *i*) la fattibilità, la sostenibilità del progetto in relazione ai costi, ai tempi ed agli impatti dello stesso; *ii*) le scelte tipologiche alla luce dei criteri indicati dalle “*Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche*” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra i quali, giova ricordare, vi è la cd. “*valutazione del conflitto*” (“*Conflict Assessment*”; cfr. all. 1, pag. 98).

Nel caso di specie, come sarà possibile verificare agevolmente nella pagina del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (d'ora in avanti MATTM) dedicata alla procedura di VIA attualmente in corso sui lotti 4 e 5B (per il link vedi *infra*), nella sola prima fase di pubblicazione degli atti sono pervenute ben 108 osservazioni da parte del pubblico e di tutte le amministrazioni locali interessate dal progetto (ivi compreso il Parco della

Maremma), contenenti molteplici e circostanziati rilievi in ordine alle straordinarie criticità dell'opera, sotto i profili ambientale (nelle varie matrici interessate), sociale, naturalistico, paesaggistico, urbanistico, idrogeologico, strutturale, trasportistico ed economico.

La project review di cui all'allegato III sopra richiamato è inequivocabilmente rivolta all'intera tratta dell'autostrada tirrenica ancora da realizzare, e cioè i lotti 4 (Fonteblanda-Grosseto), 5B (Ansedonia-Fonteblanda), 5A (Ansedonia-Pescia Romana) e 6B (Pescia Romana-Tarquinia); ciò, non solo perché alla pag. 134 dell'allegato vi è un chiaro ed inequivocabile riferimento all'*"itinerario Livorno-Civitavecchia"* (cfr. all. 1), ma anche perché in tal senso depone l'interpretazione letterale e sistematica dell'intero allegato III, avuto riguardo al combinato disposto di cui agli artt. 200-203 del nuovo Codice dei contratti (D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.) e dell'intero corpus normativo che ha posto definitivamente fine alle opere strategiche di cui alla legge obiettivo, in favore del nuovo e articolato concetto di "opere prioritarie" (tra le quali, soltanto quelle riconducibili alle cd. "invarianti" sono state ritenute meritevoli di essere portate avanti nello stato progettuale in cui si trovano, e tra queste non v'è certamente l'autostrada tirrenica).

Nonostante la previsione del DEF sopra richiamata sia univoca e perentoria, nel senso di sottoporre l'intero "itinerario Livorno-Civitavecchia" a revisione, del tutto inspiegabilmente il 21 aprile u.s. SAT - nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale riguardante i lotti 4 e 5B - ha pubblicato l'avviso "*del deposito di documentazione integrativa e di modifiche al progetto definitivo introdotte durante la conferenza dei servizi*" (**all. 2: avviso pubblicato da SAT sui quotidiani**).

Tale iniziativa - avallata dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MATTM, che ha dato corso alla ripubblicazione degli atti (l'intera procedura è consultabile al seguente indirizzo: <http://www.va.minambiente.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/1639/2810?Testo=&RaggruppamentoID=143#form-cercaDocumentazione>) - è frutto di un corto circuito istituzionale senza precedenti (**all. 3: schermata della pagina della DG Valutazioni ambientali del MATTM dedicata alla procedura**).

Il Governo e il Parlamento rinunciano a un'opera pubblica, mentre Ministeri e Concessionaria proseguono i procedimenti in corso come se nulla fosse accaduto.

Il procedimento di valutazione di impatto ambientale ancora in essere con riferimento ai lotti 5B e 4, in realtà, non potrà portare all'approvazione di alcun provvedimento dotato dei crismi di legittimità, essendo venuto meno l'oggetto stesso della progettazione così come fino ad oggi intesa, *id est* l'itinerario autostradale Livorno-Civitavecchia, che dovrà essere sottoposto a complessiva revisione per espressa previsione governativa e parlamentare.

Oltre a costituire un macroscopico esempio di cattiva amministrazione, condotto in spregio a tutti i principi di cui agli artt. 97 Cost. e 1 l. 241/1990, tale *modus procedendi* è fonte di spreco di ingenti risorse pubbliche, dal momento che si continua ad impegnare la Commissione speciale VIA presso il MATTM, la quale dovrà svolgere la complessa istruttoria fino ad arrivare al giudizio di compatibilità ambientale positivo o negativo, oltre agli uffici tecnici delle amministrazioni regionali e locali nella predisposizione di osservazioni e nella partecipazione ad un procedimento amministrativo particolarmente aggravato e complesso, che avrebbe dovuto essere sospeso

fin dal giorno in cui il Governo ha approvato il DEF 2017 (11 aprile 2017), ratificato dal Parlamento il successivo 26 aprile.

Vale la pena di precisare che, in contemporanea con il procedimento di VIA pendente presso il MATTM, nel gennaio 2017 si sono aperti di fronte alla D.G. per la Vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle infrastrutture (d'ora in avanti MIT) i lavori della conferenza dei servizi finalizzata allo svolgimento dell'istruttoria prodromica all'approvazione del progetto definitivo (relativo sempre ai lotti 4 e 5B) in sede CIPE (**all. 4: verbale conferenza dei servizi del 23 gennaio 2017; all. 5: verbale conferenza dei servizi del 28 febbraio 2017**).

A quanto consta, detto procedimento è tuttora pendente, essendo prossima la convocazione della terza seduta della conferenza dei servizi.

E' parimenti pendente – sempre presso il MIT - il procedimento di approvazione delle varianti al progetto definitivo dei lotti 5A e 6B, già approvato con delibera CIPE n. 85/2012 (**all. 6: nota MIT del 14.3.2017**).

Si configura pertanto un danno da disservizio *sub specie* di svolgimento di attività amministrativa inutile; impiego di risorse umane ed economiche sottratte alle reali esigenze di servizio; disutilità delle risorse impiegate per la realizzazione dell'azione amministrativa; impiego inutile di risorse economiche, personale, strutture e servizi amministrativi per violazione e falsa applicazione del documento di economia e finanza (DEF) 2017; violazione dell'art. 97 Cost.; violazione dei principi di legalità, efficienza, economicità, efficacia e produttività di cui all'art. 1 l. 241/1990; illegittimità dell'azione amministrativa per sviamento, manifesta illogicità e travisamento dei presupposti di fatto e diritto.

Sul danno da disservizio causato dallo svolgimento di attività amministrativa totalmente inutile, cui non corrisponde la soddisfazione di alcuna finalità di pubblico interesse ma soltanto dispendio di energia e risorse per aver impegnato risorse umane ed economiche sottraendole alle reali esigenze di servizio (proprio come nel caso di specie, in cui il MATTM e il MIT stanno portando avanti un procedimento che non ha più alcuna ragion d'essere), e quindi totalmente irrispettosa dei principi di legalità, efficienza, efficacia, economicità e produttività dell'azione amministrativa, si veda – ex plurimis – *Corte dei Conti, Sez. giurisdizionale Piemonte, sentenza 12 giugno 2006 n. 138.*

2. Violazione della direttiva 2004/18/EC: danno alla concorrenza. Sotto altro profilo: danno da disservizio

In data 17 maggio 2017 è stata diffusa un'agenzia ANSA, ripresa da tutti gli organi di stampa locali e nazionali (**all. 7: articoli di stampa**), riguardante il deferimento dell'Italia di fronte alla Corte di Giustizia UE, giunto a seguito della procedura di infrazione aperta già da tempo nei confronti del nostro paese per la violazione della direttiva comunitaria 2004/18/EC relativa al “*Coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi*”, con riferimento alla proroga della concessione rilasciata a SAT - senza bando di gara - nel 2009.

In particolare, la Commissione ritiene che l'estensione dei termini equivale ad una nuova concessione e deve pertanto sottostare alle medesime regole, ciò che significa che l'assegnazione deve avvenire a seguito di una procedura di gara.

Nell'ambito della procedura pre-contenziosa la Commissione, avendo ritenuto i chiarimenti forniti dall'Italia a seguito della lettera di messa in mora

non soddisfacenti, nell'ottobre 2014 ha adottato il parere motivato di cui all'art. 258, par. 1, TFUE, nel quale ha rilevato la persistenza della violazione ed ha invitato lo Stato a prendere tutte le misure necessarie per porre fine all'infrazione.

Non essendosi conformato al parere motivato, la Commissione ha così deferito il nostro paese alla Corte di Giustizia ai sensi e per gli effetti dell'art. 258 par. 2 TFUE, dando così il via alla fase contenziosa.

Così il *Fact Sheet* ufficiale della Commissione Europea datato 17 maggio 2017: *“Motorway concessions: Commission refers ITALY to the Court of Justice of the EU. The Commission has today decided to take Italy to the Court of Justice of the EU on the grounds that it has breached EU law by awarding an extension of a motorway concession contract without a prior call for tenders. The Italian authorities granted an 18-year-long extension of a concession contract to the Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT S.p.A) company that is currently in charge of building and managing the A12 motorway Civitavecchia-Livorno. The contract was extended without a prior call for tenders. The Commission considers that Italy has failed to fulfil its obligations under EU public procurement rules, especially Directive 2004/18/EC. EU Public Procurement rules aim to ensure that all economic operators have a fair chance to participate in a call for tender and to win a contract. According to the rules, a new concession can only be awarded after a competitive tendering procedure except in special cases specifically regulated by EU law. A time extension is equivalent to a new concession, so extending the expiry date of a motorway concession contract without a prior call for tenders is not in line with EU law as other potentially interested undertakings cannot bid. The Commission previously raised its concerns in a reasoned opinion in October 2014, urging Italy to remedy the breach of EU law. Following close discussions with the Italian authorities and given the measures they proposed would not remedy the breach of EU legislation, the Commission has decided to*

refer Italy to the Court of Justice” (**all. 8: Fact Sheet Commissione Europea; all. 7: Press Release Commissione Europea**).

Come dato vedere, la Commissione europea riferisce di misure che lo Stato avrebbe preso successivamente al proprio parere motivato del 2014, ritenute inidonee a porre rimedio all’infrazione contestata.

Trattasi evidentemente del Protocollo d’intesa stipulato il 13 maggio 2015 tra Ministero delle Infrastrutture (concedente), Regione Lazio, Regione Toscana, Autostrade per l’Italia spa e SAT Società Autostrada Tirrenica spa (concessionario), nel quale sono menzionati i dettagli della Convenzione unica stipulata tra SAT e ANAS in data 11 marzo 2009, degli atti aggiuntivi alla convenzione unica predisposti successivamente dal MIT e dell’ulteriore atto aggiuntivo che SAT e MIT si sono impegnati a sottoscrivere (punto 6 del protocollo d’intesa, ultima pagina) al fine di garantire l’equilibrio del piano economico e finanziario dell’opera, anche attraverso un complesso sistema di “mutualità” finalizzato a garantire “*il trasferimento di risorse da Autostrade per l’Italia spa (controllante di SAT) al Concessionario*” (**all. 10**).

Detto trasferimento di risorse “*dovrà essere disciplinato da apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione unica MIT/ASPP*”, che “*dovrà garantire alla stessa Autostrade per l’Italia spa la remunerazione di dette risorse mediante la componente K di cui alla richiamata delibera CIPE 39/2007, sulla base di uno specifico piano di convalida*” (cfr. all. 10).

Tale sorprendente girandola di atti aggiuntivi alla convenzione unica MIT/SAT ed il sistema di mutualità finalizzato al trasferimento di risorse da Autostrade per l’Italia a SAT - risorse che Autostrade per l’Italia ottiene con un meccanismo di adeguamento tariffario sull’intera rete autostradale, e cioè la predetta componente K, che dovrebbe consentire la remunerazione degli

investimenti realizzati nell'anno precedente da Autostrade per l'Italia nella rete nazionale ma che qui sembra essere invece utilizzata come meccanismo per riequilibrare il piano economico e finanziario dell'autostrada tirrenica -avrebbe dovuto evidentemente convincere la Commissione Europea a chiudere la procedura d'infrazione (lo si afferma nello stesso Protocollo d'intesa).

Come si è visto, così non è stato.

Oltre ed indipendentemente da quelli che saranno gli esiti del giudizio di fronte alla Corte di Giustizia, vale fin d'ora la pena di accertare se il circuito deliberativo che ha portato al prolungamento della concessione a SAT senza gara e alla previsione dei meccanismi compensativo-remunerativi menzionati nel protocollo del 13 maggio 2015 sopra richiamato abbia determinato un danno erariale, sotto specie di danno alla concorrenza, dato dall'economia che l'amministrazione avrebbe realizzato per effetto dell'esperimento della procedura di gara europea (*cfr., ex plurimis*, Corte dei Conti, Sez. giur. per la Regione Trentino Alto Adige, 21.6.2013 n. 30; Sez. giur. per la Campania 28.1.2015 n. 90).

In altre parole, si chiede che l'Ecc.ma Procura Regionale verifichi se la proroga della concessione a SAT senza gara, e la previsione degli strumenti remunerativi di cui al punto 6 del Protocollo di intesa del 13 maggio 2015, non siano aderenti alle reali condizioni di mercato che avrebbero potuto essere ottenute in caso di valutazione comparativa dei costi, con conseguente danno erariale.

E' infatti principio immanente all'attività contrattuale della P.A. la necessità che ogni esborso di denaro pubblico sia preceduto da una procedura competitiva (e in questo caso, per quanto l'opera sarebbe stata realizzata a

spese di SAT con un meccanismo di *project financing* e un costo di subentro per lo Stato pari a zero, si è visto come i meccanismi remunerativi di cui all'atto aggiuntivo MIT/ASPI menzionato nel punto 6 del protocollo di intesa del 13 maggio 2015 sarebbero comunque, grazie al fattore K, rimasti a carico dello Stato).

Del resto, lo stesso Codice dei contratti pubblici (sia nella precedente versione di cui al D. Lgs. 163/2006, vigente al tempo dei fatti, che nella novella data dal D. Lgs. 50/2016) è informato esplicitamente ai principi di libera concorrenza, parità di trattamento e non discriminazione di cui alla direttiva 2004/18/EC; la palese violazione di quest'ultima, non può pertanto evidentemente rimanere priva di effetti nella normativa di recepimento interna.

Sotto altro profilo, il deferimento alla Corte di Giustizia potrà portare, qualora l'Italia sarà ritenuta responsabile della violazione ascritta, ad una sentenza di condanna a cui lo Stato sarà tenuto a conformarsi, adottando tutte le misure necessarie per adeguare l'ordinamento interno a quello dell'Unione (art. 260, § 1, TFUE).

Se lo Stato non eseguirà la sentenza, la Commissione ha la facoltà di adire nuovamente la Corte, chiedendo l'applicazione di una sanzione pecuniaria (art. 260, § 2, TFUE).

Le sanzioni consistono in una somma forfettaria e in una penalità di mora, adeguate alla gravità e alla persistenza dell'inadempimento; le cifre indicate dalla Commissione per l'Italia ammontano, ad oggi, ad un minimo di euro 8.916.000 per la somma forfettaria e oscillano da 10.753,5 a 645.210,00 euro al giorno per la penalità di mora (con la precisazione che nella sentenza del 12 luglio 2005 - causa C-304/02, Commissione c. Francia - la Corte di Giustizia

ha chiarito la somma forfettaria e la penalità di mora poter essere inflitte cumulativamente qualora la violazione del diritto dell'Unione sia particolarmente grave e persistente).

Le sanzioni sono calcolate infatti tenendo conto anche del periodo in cui il diritto dell'Unione non è stato applicato.

E' pertanto evidente che le condotte delle amministrazioni che hanno prorogato la concessione a SAT senza indire alcuna gara, prima, e di quelle responsabili del proseguimento dei procedimenti amministrativi nei quali SAT continua a rivestire il ruolo di concessionario, oggi, espongono l'Italia ad un rischio concreto di condanna ad una pesantissima sanzione pecuniaria.

Ogni singolo giorno in cui SAT permarrà nella titolarità della concessione illegittimamente prorogata avrà infatti precise e dirette conseguenze nella determinazione del quantum risarcitorio.

In ossequio ai criteri informativi del buon agire amministrativo di cui all'art. 97 Cost., la concessione avrebbe dovuto pertanto essere già sospesa in via cautelare, in attesa del pronunciamento della Corte di Giustizia.

Qualora l'Italia sarà condannata, tutta la costosa attività procedimentale oggi ancora in essere presso MATM e MIT risulterà *inutiliter data*: con un nuovo concessionario, si avrà infatti anche un nuovo progetto (considerato anche quanto previsto dal DEF 2017, di cui al punto che precede), che dovrà essere sottoposto ad una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale (stessa sorte toccherà alle modifiche che SAT sta apportando da anni ai progetti definitivi dei lotti 5A e 6B, approvati nel 2012 dal CIPE con la delibera n. 85).

Si configura pertanto ancora una volta il danno (già denunciato al punto che precede) da disservizio *sub specie* di svolgimento di attività amministrativa non

soltanto inutile, ma dannosa; impiego di risorse umane ed economiche sottratte alle reali esigenze di servizio; disutilità delle risorse impiegate per la realizzazione dell'azione amministrativa; impiego inutile di risorse economiche, personale, strutture e servizi amministrativi per violazione e falsa applicazione del documento di economia e finanza (DEF) 2017; violazione dell'art. 97 Cost.; violazione dei principi di legalità, efficienza, economicità, efficacia e produttività di cui all'art. 1 l. 241/1990; illegittimità dell'azione amministrativa per sviamento, manifesta illogicità e travisamento dei presupposti di fatto e diritto.

Persone informate sui fatti esposti - possibili responsabili

Quanto alle persone informate sui fatti ed ai possibili responsabili del danno erariale, questi devono essere individuati nei responsabili dei procedimenti e/o nei direttori-responsabili degli uffici che hanno partecipato al circuito deliberativo che ha portato, dapprima, alla proroga della concessione a SAT senza indire alcuna gara e ai meccanismi remunerativi di cui al Protocollo d'intesa del 13 maggio 2017, ed oggi - nonostante il DEF 2017 abbia previsto la completa revisione del progetto e l'Italia sia stata deferita alla Corte di Giustizia per violazione della direttiva 2004/18/EC – alla prosecuzione dei procedimenti amministrativi riguardanti i lotti 4 e 5B (valutazione di impatto ambientale pendente di fronte dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente; conferenza dei servizi pendente presso la D.G. per la Vigilanza sulle concessionarie autostradali del MIT) ed i lotti 5A e 6B (approvazione delle varianti ai progetti definitivi approvati dal CIPE con delibera 85/2012 presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del MIT).

Conclusioni

Alla luce dei fatti sopra esposti, considerata la sussistenza degli elementi tipici della responsabilità amministrativa contabile dati dal danno patrimoniale, economicamente valutabile, arrecato alla pubblica amministrazione, dalla condotta connotata da colpa grave o dolo, dal nesso di causalità tra il predetto comportamento e l'evento dannoso, nonché dalla sussistenza di un rapporto di servizio fra coloro che lo hanno determinato e l'ente che lo ha subito, si segnala alla Procura Regionale del Lazio della Corte dei Conti:

1. il danno erariale - sotto specie di danno da disservizio - conseguente alla prosecuzione, nonostante il DEF 2017 abbia previsto la completa revisione del progetto e l'Italia sia stata deferita alla Corte di Giustizia per violazione della direttiva 2004/18/EC, per tutti i motivi spiegati in narrativa, dei seguenti procedimenti:

[procedimento amministrativo pendente presso la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MATTM, avente ad oggetto la valutazione di impatto ambientale sui lotti 4 e 5B dell'Autostrada Tirrenica;

[procedimento amministrativo pendente presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del MIT, avente ad oggetto la conferenza dei servizi finalizzata a condurre l'istruttoria prodromica all'approvazione del progetto definitivo dei lotti 4 e 5B da parte del CIPE;

[procedimento amministrativo pendente presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del MIT,

avente ad oggetto l'approvazione delle modifiche al progetto definitivo dei lotti 5A e 6B.

Si segnalano, quali responsabili di detto danno erariale e/o comunque come persone informate sui fatti, i responsabili dei procedimenti e/o i direttori-responsabili degli uffici presso i quali sono in corso i procedimenti amministrativi predetti.

2. il danno erariale - sotto specie di danno alla concorrenza - determinato dalla proroga della Concessione rilasciata a SAT senza gara e dai meccanismi remunerativi previsti nel Protocollo d'intesa stipulato il 13 maggio 2015 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lazio, Regione Toscana, Autostrade per l'Italia spa e SAT Società Autostrada Tirrenica spa (*cf.* all. 10).

Per l'individuazione dei soggetti responsabili di detta voce di danno, si rinvia al ridetto Protocollo d'intesa, nel quale sono menzionati i dettagli della Convenzione unica stipulata tra SAT e ANAS in data 11 marzo 2009 (nella quale la scadenza della concessione a SAT è stata fissata al 31 dicembre 2046), degli atti aggiuntivi alla convenzione unica predisposti successivamente dal MIT e dell'ulteriore atto aggiuntivo che SAT e MIT si sono impegnati a sottoscrivere (punto 6 del protocollo d'intesa, ultima pagina) al fine di garantire l'equilibrio del piano economico e finanziario dell'opera (*cf.* all. 10).

In allegato:

all. 1: estratto dell'allegato III al DEF 2017;

all. 2: avviso pubblicato da SAT;

all. 3: schermata pagina DG Valutazioni ambientali;

all. 4: verbale conferenza dei servizi del 23 gennaio 2017;

all. 5: verbale conferenza dei servizi del 28 febbraio 2017;

all. 6: nota MIT del 14.3.2017;

- all. 7: articoli di stampa;
- all. 8: Fact Sheet Commissione UE;
- all. 9: Press Release Commissione Europea;
- all. 10: Protocollo di intesa del 13.5.2015 (allegato alla Deliberazione G.R. Toscana 14.7.2015 di recepimento).

Con osservanza

Capalbio, 8 giugno 2017

Dr. Vincenzo Petrone
nella qualità di Presidente del Comitato
Maremma Viva

