
 XII LEGISLATURA

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SUL FENOMENO DELLA MAFIA
E SULLE ALTRE ASSOCIAZIONI CRIMINALI SIMILARI**

69.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 SETTEMBRE 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **TIZIANA PARENTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sui lavori della Commissione:		Imposimato Ferdinando, <i>Relatore</i> ...	1839, 1840 1844, 1845, 1846, 1847
Parenti Tiziana, <i>Presidente</i>	1833		
Audizione dell'ingegner Ercole Incalza, amministratore delegato della TAV (Treno Alta Velocità SpA), nell'ambito della discussione della relazione sulla Campania:		Incalza Ercole, <i>Amministratore delegato della TAV</i>	1834, 1835, 1836, 1838 1842, 1843, 1844, 1845, 1846 1847, 1848, 1849, 1850, 1852
Parenti Tiziana, <i>Presidente</i>	1833, 1835 1836, 1838, 1840, 1843, 1844 1845, 1846, 1847, 1849, 1853	Siciliani Giuseppe	1848, 1849
Del Prete Antonio	1849, 1850, 1853	Simeone Alberto	1850, 1852
		Urso Adolfo	1850

La seduta comincia alle 14,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sui lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Prima di dare inizio all'audizione dei rappresentanti della TAV, desidero dar conto alla Commissione di una vicenda sviluppatasi nel mese di agosto a proposito della relazione sulla Campania, nel cui testo compare uno spiacevole errore materiale. Mi riferisco, in particolare, al passaggio in cui il nome del dottor Giorgio Jachia, della procura della Repubblica di Salerno, risulta inserito nell'elenco dei magistrati indagati per fatti di camorra. Il dottor Jachia, in realtà, non è affatto indagato per questo tipo di reati ed è, anzi, magistrato inquirente in determinati processi contro la camorra. L'errore materiale è stato fatto rilevare con lettere, rispettivamente del 16 e 17 agosto scorsi, che i dottori Bonadies ed Adesso hanno inviato alla Commissione. Ho tempestivamente inviato al dottor Jachia una lettera di scuse nella quale ho sottolineato che si è trattato di un errore e che, ovviamente, lo stesso non sarà riprodotto in sede di stesura definitiva della relazione. La lettera è stata inviata anche al procuratore della Repubblica presso il tribunale di Salerno, consigliere Adesso. In definitiva, abbiamo cercato di rimediare in qualche modo ad un errore che non esito pubblicamente a definire spiacevole.

Comunico inoltre che la società ICLA ha inviato una lettera, pervenuta in data odierna, nella quale si formulano osservazioni e contestazioni con riferimento al passaggio della relazione sulla Campania

nel quale alla stessa società viene addebitato un qualche tipo di collusione o, comunque, di non particolare attenzione rispetto a certi fenomeni. Nella lettera sono addotti elementi di giustificazione da parte del presidente della ICLA il quale, tra l'altro, precisa che gli « (...) atti inviati a suo tempo all'autorità giudiziaria non hanno comportato, né potevano aver comportato conseguenze di alcun genere per la società. Certi di aver chiarito l'assoluta infondatezza di quanto asserito nella relazione, ci dichiariamo pronti a fornire qualsiasi altro elemento venga ritenuto utile ».

Tale atto resta acquisito agli archivi della Commissione, così come la documentazione che dovesse successivamente pervenire. Valuteremo, intanto, la possibilità di ascoltare anche i responsabili della ICLA nell'ambito dell'inchiesta che stiamo conducendo, ovviamente acquisendo al riguardo il parere del relatore, senatore Imposimato.

Audizione dell'ingegner Ercole Incalza, amministratore delegato della TAV (Treno Alta Velocità SpA), nell'ambito della discussione della relazione sulla Campania.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ingegner Ercole Incalza, amministratore delegato della TAV (Treno Alta Velocità SpA), nell'ambito della discussione della relazione sulla Campania.

Nel salutare l'ingegner Incalza (accompagnato da alcuni collaboratori: il dottor Trucchi, assistente dell'amministratore delegato per i rapporti territoriali; l'ingegner Savini, direttore generale, ed i dottori Ingravallo e Favaretto, dell'ufficio legale), ricordo che l'odierna audizione è stata solle-

citata dagli interessati con una lettera nella quale si chiedeva di poter chiarire in questa sede alcuni aspetti contenuti nella relazione sulla Campania con riferimento alla TAV. Dalla relazione, tra l'altro, risulta che la TAV non ha offerto una sufficiente collaborazione alla Commissione, soprattutto avendo riguardo all'inoltro di documenti finalizzati a chiarire non soltanto il meccanismo con il quale è stato affidato l'appalto dei lavori per l'alta velocità, ma anche quello sotteso ai subappalti ed ai contratti succedutisi nel tempo. Sempre nella relazione, si sottolinea come la magistratura, in qualche misura, si sia occupata o si stia occupando della vicenda.

Il relatore, senatore Imposimato, ha in definitiva configurato una situazione preoccupante. Abbiamo quindi deciso di fare la massima chiarezza sulla questione, perché sicuramente è di grande importanza.

Prima di rispondere alle domande che saranno rivolte dal relatore ai nostri ospiti, sarebbe opportuno che questi ultimi tracciassero un quadro generale con riferimento al modo in cui ha agito la società, a come siano stati divisi gli appalti per l'alta velocità, alla procedura seguita ed alle scelte effettuate rispetto ai subappalti ed ai contratti.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Intanto, presidente, la ringrazio per aver consentito questa audizione.

Esporrò la vicenda in modo sintetico. Nel 1991 le ferrovie dello Stato, prima di dar corso all'intera operazione di progettazione e realizzazione di un quadruplicamento veloce nel paese, chiesero al Consiglio di Stato di poter dar corso ad una procedura innovativa, quella del rapporto con il *general contractor*. Il ricorso a questa figura nasceva dal fatto che la rilevanza dell'investimento, l'esigenza di avere tempi e costi certi nel processo realizzativo e la possibilità di coinvolgere il mondo privato portavano automaticamente alla identificazione di tre soggetti, cosiddetti *general contractors*: l'IRI, l'ENI e la FIAT. Le ferrovie dello Stato - ripeto - sottopo-

sero al Consiglio di Stato, mi sembra nel febbraio 1991, l'intera ipotesi procedurale, ottenendo un parere positivo. Nel luglio del 1991 si costituì la società TAV, formata per il 40 per cento dal soggetto pubblico (le ferrovie dello Stato) e per il 60 per cento da soggetti privati (primari istituti finanziari italiani ed esteri). Il 7 agosto 1991 fu data alla TAV la concessione di progettazione, costruzione e sfruttamento economico del sistema.

Sempre nel 1991, l'IRI identificò, per quanto riguarda la tratta Roma-Napoli, il consorzio Iricav Uno, formato dalle imprese del gruppo Condotte, Italstrade e Ansaldo, dalle imprese private Astaldi, ICLA e Vianini e dal Consorzio cooperative costruzioni (CCC). In questo quadro, prese corpo la progettazione esecutiva, che fu approvata entro il 1992; dopo di che, le Conferenze dei servizi furono aperte nel 1992 e concluse, per la Roma-Napoli, nel 1993. L'8 febbraio 1994 fu firmato l'atto integrativo con il *general contractor* IRI.

Nel contratto integrativo prendeva corpo una serie di accordi formali, contrattuali, che prevedevano l'affidamento del 40 per cento dei lavori attraverso gare internazionali. Questa logica fu nuovamente sottoposta al Consiglio di Stato, riunito in adunanza generale. Si tornò, per volontà dell'allora ministro dei trasporti Tesini, al Consiglio di Stato per verificare ancora una volta se le procedure rispondessero alle normative comunitarie. Con il parere dell'adunanza generale del Consiglio di Stato, si ritenne che il 40 per cento delle opere andasse in gara internazionale, mentre il 60 per cento fosse direttamente realizzato dal consorzio, il quale avrebbe potuto al massimo dare in subappalto il 40 per cento di quel 60 per cento.

Fatte queste premesse, vorrei entrare nel merito, per cercare di dimostrare cosa la TAV ha fatto per evitare infiltrazioni da parte della criminalità organizzata e qual è stato il mio operato personale in questi quattro anni di attività di amministratore delegato.

Per quanto riguarda l'attività di prevenzione, abbiamo ritenuto che la rilevanza dell'opera non potesse soltanto limi-

tarsi al ricorso alla legge n. 55 del 1990, cioè alla legge antimafia. Ciò non per sottovalutare il provvedimento, ma perché ritenevamo opportuno che si lavorasse nel migliore dei modi e nel massimo della trasparenza in un ambito indubbiamente a rischio.

Vediamo quali sono stati e quali sono gli elementi aggiuntivi che questo progetto contiene. Innanzitutto, ricordo che le verifiche tipiche della normativa antimafia prevedono, per quanto riguarda il subappalto delle opere, non solo il gradimento ma anche l'autorizzazione e, per quanto concerne invece la parte delle forniture, il gradimento di una società a partecipazione maggioritaria (95 per cento) delle ferrovie dello Stato, la Italferr, che vigila e controlla. Oltre a questo enorme *screening* sulle procedure tipiche dell'antimafia, vanno tuttavia considerati requisiti aggiuntivi di carattere morale, tecnico ed economico, nonché un controllo sistematico effettuato tramite la Italferr. Inoltre, vorrei ricordare tre fatti nuovi. In primo luogo, una clausola di trasparenza e di *auditing*, il cui testo vorrei leggere.

PRESIDENTE. Da chi è stata posta tale clausola?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Contrattualmente da noi, nei confronti del *general contractor* e dalle ferrovie a noi come concessionario. Trattandosi di un'opera di rilevanza pubblica, le ferrovie hanno voluto imporre nel 1992 al concessionario una clausola di trasparenza e di *auditing*, clausola che abbiamo trasmesso al *general contractor* e che abbiamo imposto a quest'ultimo di trasmettere a tutte le attività di subappalto. Ne vorrei leggere il testo perché a mio avviso esso riveste senz'altro una rilevanza innovativa: « L'impresa espressamente e irrevocabilmente dichiara: che non vi è stata mediazione o altra opera di terzi per la conclusione del presente accordo; di non aver corrisposto né promesso di corrispondere ad alcuno, direttamente o indirettamente o attraverso imprese collegate o controllate, somme e/o altri corrispettivi

a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione dei suddetti atti negoziali; di obbligarsi a non versare ad alcuno a nessun titolo somme finalizzate a facilitare e/o a rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione di detto contratto rispetto agli obblighi in esso assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

« Ove non risultasse conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese nei precedenti punti ovvero la società non rispettasse gli impegni e gli obblighi ivi assunti per tutta la durata del presente accordo, gli stessi si intenderanno automaticamente risolti ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 del codice civile, per fatto e colpa della società, che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione e cancellata dall'albo fiduciario, ove esistente ».

A questo punto – per così dire – scatta l'*auditing*, perché questa potrebbe essere una norma etica, ma priva di lettura e di misura. La clausola prevede infatti che l'impresa sia obbligata altresì « a tenere una contabilità separata di quanto attiene al presente accordo, documentato ai sensi di legge ed a consentire in ogni momento idonee verifiche da parte della TAV e/o da soggetto terzo da questa incaricato – nel caso specifico Italferr –. A tal fine si obbliga a mettere a disposizione della TAV e/o del soggetto da questa incaricato, tutte le volte che ne facesse richiesta, tutte le proprie scritture contabili ed a facilitare in ogni ragionevole misura l'espletamento delle verifiche di cui sopra ».

Ritengo che questa sia la prima delle clausole innovative. Ve ne è ancora un'altra. Ci sono opere, quali le forniture comprese tra i 50 e i 200 milioni o alcuni tipi di forniture, per le quali vale solo la normativa antimafia o addirittura solo quella normativa antimafia che definisco poco ricca, perché legata soltanto alla informativa della prefettura e non a quella della questura. Questo è invece il primo progetto di qualità; quindi, anche le forniture come quelle di cemento, di ferro e tutte le altre devono rispondere al criterio della qualità. Se si valuta attentamente la pro-

cedura dell'analisi di qualità (se lei lo desidera, presidente, le forniremo i relativi dati), si può constatare come vengano identificati tutti i materiali e le loro provenienze, nonché i soggetti responsabili per la firma e la certificazione degli stessi; questo diventa un bagaglio di nozioni e di conoscenze che consideriamo davvero rilevante.

PRESIDENTE. Vengono soltanto identificati o si effettua anche un esame sull'affidabilità della persona?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Per quanto riguarda l'affidabilità delle persone, siamo sempre fermi al discorso, cui accennavo in precedenza, sulla moralità, ma non c'è nulla di più. Successivamente farò riferimento ad una proposta che intendo avanzare.

Oltre alla qualità, vi è poi un'altra operazione che avevo sottoposto al senatore Imposimato, anche in questo caso come fatto a mio avviso innovativo: siccome riteniamo che l'informazione sia uno degli elementi essenziali per limitare forme di coinvolgimento malavitoso, abbiamo imposto contrattualmente al *general contractor* la presentazione del piano di affidamenti annuale, ossia di tutte le opere che intende realizzare direttamente e di quelle che invece ritiene di subaffidare, nonché delle opere sottoposte a gara internazionale, nella misura del 40 per cento.

In precedenza ho dimenticato di chiarire che le quote destinate alla gara internazionale – afferma il *general contractor* – non dovrebbero essere sottoposte da noi alla verifica antimafia e non dovrebbe essere quindi necessaria l'autorizzazione. Ma anche in quel contesto abbiamo voluto imporre che la TAV verificasse sia il gradimento sia l'autorizzazione antimafia.

Tornando al discorso procedurale, il piano degli affidamenti viene presentato ogni anno ed è aggiornato semestralmente; sappiamo inoltre a chi sono state affidate le opere e che cosa sta avvenendo, nell'ambito di uno *screening* temporale, ma soprattutto la TAV conosce – questo diventa un documento ufficiale – quali opere ven-

gono poste sul territorio dal *general contractor* nell'annualità. Ritengo che questo del piano degli affidamenti sia un fatto indubbiamente innovativo.

Desidero inoltre ricordare in questa sede quali siano stati negli ultimi anni i rapporti intercorsi con istituzioni e altri organi. Per quanto riguarda la Commissione parlamentare antimafia, appena lei, nel mese di febbraio, chiese all'avvocato Necci quali fossero i soggetti conferitari della tratta Roma-Napoli o i subappalti all'epoca in atto, lo stesso avvocato Necci fece presente al sottoscritto che in realtà il referente della Commissione era la TAV, non le Ferrovie dello Stato; quindi, esprimendo la nostra piena disponibilità a collaborare, le inviammo l'informativa di cui all'epoca disponevamo. Nel mese di marzo, quando ho avuto modo di incontrare il senatore Imposimato, gli ho ripetuto tutto questo, mentre a luglio ho inviato ulteriori informazioni sullo stato di avanzamento, anche perché, come si può constatare agevolmente, la capillarità delle informazioni e soprattutto l'articolazione con cui abbiamo cercato di portare avanti questo progetto rendono possibile una presenza reale, confermata anche – ho dimenticato di dirlo in precedenza – dalla Conferenza dei servizi, la quale ha indubbiamente una forza rilevante quanto al coinvolgimento degli organi locali; entrerò nel merito della questione in un momento successivo.

Sempre per quanto riguarda il rapporto con le prefetture interessate dalla tratta Roma-Napoli, ricordo di aver incontrato più volte il prefetto di Frosinone, perché in quella zona avviammo i primi espropri; poi ho incontrato sia il nuovo prefetto di Frosinone, dottor Marino, sia il prefetto di Caserta, i quali hanno ritenuto opportuno convocarci con sistematicità nell'ambito del Comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica, al quale abbiamo trasmesso, con riferimento a Caserta e Frosinone, tutta la documentazione che ci è stata richiesta.

Abbiamo inoltre una serie di rapporti con le questure, in particolare con quella di Napoli (la quale ci ha chiesto una serie di elementi di documentazione che le sono

stati forniti fin dall'aprile del 1995), nonché con le Ferrovie dello Stato: nel novembre e nel dicembre 1994 il senatore Imposimato chiese, attraverso interpellanze parlamentari, notizie che la TAV fornì alle Ferrovie dello Stato in risposta a una serie di fatti che venivano giustamente evidenziati. Tra l'altro, le stesse Ferrovie dello Stato hanno proceduto a un *auditing* su richiesta esterna.

Abbiamo poi rapporti con l'ANCE, che si poneva l'obiettivo di cercare in tutti i modi che questa esperienza coinvolgesse al massimo, per farla crescere, l'imprenditoria italiana, in particolare anche quella locale, dal momento che attualmente non è in vigore alcuna norma che, nel caso di gare internazionali, riservi una quota alla stessa imprenditoria locale.

A questo punto vorrei dare conto della novità, in particolare per la parte che mi riguarda, tentando di dimostrare che il comportamento da me seguito non può essere né sospetto, né omertoso, né deplorabile, né evasivo. Il progetto è stato visionato dal Governo, dal Parlamento, dal Consiglio di Stato (per due volte) e dal Ministero dei lavori pubblici. Si pensi, al riguardo, che la legge non consente mai che opere ferroviarie siano approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal momento che la stessa approvazione deve venire dalle Ferrovie dello Stato. Mi sono comunque fatto carico di questa responsabilità perché ritenevo che, se un'opera del genere, la quale aveva un impatto territoriale così rilevante, non fosse passata per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, lo stesso progetto avrebbe potuto perdere il suo connotato innovativo sull'intero assetto trasportistico del paese. Quindi, per la tratta Milano-Napoli il progetto è stato sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed anche all'Autorità antitrust, con un dibattito e un'istruttoria durati oltre un anno.

Il progetto è stato inoltre esaminato dalla magistratura di Roma e prevede una serie di esperti indipendenti voluti nel mondo dei privati, mentre anche per quanto concerne i problemi di concorrenzialità il progetto è stato esaminato dall'uf-

ficio speciale dell'Unione europea. Tutti questi soggetti hanno potuto verificarne la validità tecnica, la congruità economica, la trasparenza procedurale e il rispetto della normativa vigente in materia di affidamento dei lavori.

Un altro argomento di trasparenza risiede nella Conferenza dei servizi che, ad esempio, per i campionati del mondo di calcio è durata uno o due giorni o al massimo una settimana: i sindaci avevano la delega per decidere e in quella sede veniva approvato il progetto. La Conferenza dei servizi riferita alla tratta Roma-Napoli è durata, invece, un anno, quella relativa alla linea Firenze-Bologna un anno e sette mesi, mentre per la tratta Milano-Bologna è ancora in corso. Le Conferenze dei servizi hanno consentito a tutti i comuni di esprimersi attraverso un dibattito aperto, ma soprattutto hanno reso possibile una verifica continua a livello di organismi centrali: infatti, nella Conferenza dei servizi sono presenti i Ministeri dell'ambiente, della difesa, dei lavori pubblici, dei beni culturali e così via.

Un altro fatto certamente innovativo è rappresentato dall'Osservatorio ambientale, in cui rientrano le Ferrovie dello Stato, il Ministero dei trasporti, quello dell'ambiente e i rappresentanti delle regioni interessate, al fine di verificare che quanto approvato in sede di Conferenza dei servizi sia effettivamente realizzato. Ma la diffidenza degli enti locali è stata giustamente tale da imporre un atto fideiussorio con riferimento ai problemi di osservatorio ambientale che tra l'altro, nel caso specifico, espongono a rischio di tensioni. Occorre rilevare che, essendo stato il progetto esaminato dalla VIA e avendo ricevuto sia lo studio di impatto ambientale sia la verifica di impatto ambientale, uno dei problemi critici della tratta, quello dell'approvvigionamento dei materiali (che riguarda le cave) e della messa a riposo (che interessa le discariche), vede nel piano sottoposto alla verifica di impatto ambientale uno dei documenti essenziali. Tuttavia, in assenza di un osservatorio destinato a controllare la fase evolutiva, il discorso sarebbe stato inutile.

Desidero svolgere un'ultima considerazione sui motivi per cui si è rivolta giustamente grande attenzione al tentativo di attuare in tutti i modi la massima prevenzione in un'area così a rischio. Ciò dipende anche dal fatto, innovativo, che su 27 azionisti 26 sono privati e, ogni volta in cui viene mossa una critica o un attacco al progetto, i privati cercano di prendere le distanze. Non possiamo peraltro dimenticare che il progetto in questione impegna un capitale sociale di 1.000 miliardi, che raggiungerà poi i 2.000 miliardi, con versamento diretto del 60 per cento da parte dei privati.

Quindi, presidente, non solo siamo disposti a lavorare insieme, ma le prospettiamo anche la possibilità di costituire, proprio per l'enorme mole di materiale di conoscenza e di procedura di cui disponiamo, una vera banca dati su un territorio in cui forse la conoscenza è l'elemento essenziale, soprattutto perché la capillarità delle conoscenze e la sistematicità dei controlli, a mio avviso, possono davvero costituire il miglior vaccino - o almeno possono essere un tentativo in questo senso - in una zona di questo genere.

Lascio alla Commissione la relazione che abbiamo predisposto, una relazione senza dubbio articolata, nella quale sono contenuti dati analoghi a quelli che abbiamo inviato al prefetto di Caserta in riferimento agli espropri in quella zona, compresi i nomi di tutte le ditte. Quanto agli espropri - tema sollevato anche nella relazione del senatore Imposimato - bisogna tener conto del fatto che ci si trova di fronte a 8.300 ditte, per il 55-60 per cento delle quali già oggi abbiamo ottenuto le dichiarazioni di approvazione temporanea e stiamo cercando di passare alla fase terminale. In questa fase va detta una cosa sostanziale, che penso il senatore Imposimato condividerà: l'attuale normativa sugli espropri è davvero drammatica perché crea due distinte tematiche, il valore agricolo medio (valore che per assurdo in una provincia può ammontare a 600 lire e nella provincia viciniora a 3 mila lire) e la fascia di rispetto del danno oggettivo, riguardo alla quale nel caso specifico stiamo

cercando, attraverso rapporti di convenzione, di verificare cosa si possa garantire nell'ambito dei 30 metri stipulando accordi a livello nazionale soprattutto con le confederazioni e, in particolare, con quelle rappresentanti dell'agricoltura. Basti pensare quanto l'esproprio sia difficile in una zona come quella interessata dalla tratta Milano-Bologna in cui i terreni hanno grande capacità produttiva e dove, per limitare l'impatto ambientale, abbiamo cercato di seguire in modo parallelo l'asse autostradale.

La disponibilità da noi manifestata ed anche l'immediata trasmissione degli atti, a mio avviso, dovrebbero portare a ritenere - e spero che la Commissione se ne convincerà - che la TAV non solo è un'alleanza (sarebbe follia pensare diversamente) di chi cerca di prevenire, ma soprattutto, trovandoci di fronte al solo 3 per cento dei lavori autorizzati, avendo vissuto l'ultimo anno e mezzo essenzialmente sul fronte dell'impianto e su quello dell'esproprio, per la parte restante intendiamo non solo utilizzare questa grande intuizione organizzativa e conoscitiva del progetto, ma anche tutto quello che abbiamo fatto *ultra petita* rispetto alla previsione della legge n. 55 del 1990 proprio per verificare insieme se, attraverso questa banca dati, si possa con sistematicità non solo controllare l'evoluzione del progetto, ma anche garantirne la trasparenza. Porto un esempio: il piano di affidamenti è un documento che davvero può consentire a tutti i soggetti a vario titolo interessati un approccio al processo di affidamento delle opere ed una verifica della congruità.

Penso di aver terminato il mio intervento e ripeto fino alla noia che i quattro aggettivi riferiti alla mia persona non vorrei rimanessero nella relazione.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se, nel corso dei controlli, siano mai state sollevate perplessità in merito ad alcuni affidamenti.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. L'itinerario classico attraverso il quale noi diamo prima l'autorizza-

zione ed il gradimento per quanto riguarda lavori ed opere o forniture con prevalenza di manodopera o noli a caldo è il seguente: viene avanzata la richiesta di autorizzazione al subappalto, l'Italferr per parte nostra verifica l'acquisizione della certificazione antimafia e l'espressione del gradimento, gradimento che, come ho sottolineato in precedenza, tiene conto dei valori morali ma anche essenzialmente dell'iscrizione all'albo nazionale dei costruttori, del fatturato, nonché dell'articolazione della società che avanza la richiesta. Come ho detto l'Italferr, comunica il gradimento a TAV e questa rilascia l'autorizzazione. Non abbiamo mai dato autorizzazioni utilizzando i 30 giorni di silenzio-assenso; abbiamo sempre aspettato che arrivasse il certificato antimafia e subito dopo abbiamo proceduto a concedere l'autorizzazione. Per quanto riguarda, invece, le forniture sia per le opere di sistemazione del verde sia per quelle di manodopera in cantiere, la procedura prevede il gradimento da parte di Italferr, ma non l'autorizzazione. Quanto alle altre forniture, quelle cioè per le quali non è previsto né il gradimento né l'autorizzazione, nel caso specifico sono comunque sottoposte a verifica attenta sul fronte della qualità da parte dei soggetti coinvolti.

Una volta messe a disposizione queste conoscenze ed effettuata la verifica dei dati aggiuntivi, vorremmo che il percorso passasse nuovamente dal prefetto che rilascia la certificazione antimafia. Nel momento in cui il prefetto rilasciasse tale certificazione e da parte nostra non si dovessero autorizzare i lavori, a parte le riserve dell'impresa, saremmo davvero dalla parte del torto nei confronti di soggetti che, nell'ambito dell'itinerario tracciato, non è dimostrato che abbiano commesso alcun reato.

Al 31 luglio 1995, per quanto riguarda gli affidamenti, sono 41 le gare d'appalto bandite, nel 40 per cento con normativa comunitaria, mentre sono 9 le aggiudicazioni provvisorie; i subappalti ed i lavori autorizzati finora sono soltanto 63, per un importo di 193 miliardi; i subappalti di forniture sono 9, quelli di servizi 93 per

un importo globale delle forniture di 160 miliardi, mentre per i servizi l'importo globale ammonta a 45 miliardi. Rispetto al totale, si tratta del 3 per cento.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Nel ringraziare l'ingegner Incalza ed i suoi collaboratori per averci fornito questi dati, vorrei porre alcune domande partendo da una premessa che ritengo indispensabile anche per i colleghi componenti la Commissione. Ricordo che fin dal 1987 molti parlamentari di varie parti politiche (di destra, di sinistra, di centro), sulla vicenda della costruzione della terza corsia dell'Autostrada del sole (spiegherò successivamente il riferimento ad essa) hanno ripetutamente segnalato il fenomeno dell'infiltrazione camorristica nei lavori. Tutto questo avveniva mentre società concessionarie erano, tra le altre, la ICLA e Condotte.

Gli interventi svolti al Senato fin dal 1988 (ricordo, tra gli altri, quello del senatore Rastrelli, attuale presidente della regione Campania, oltre che, molto più modestamente, il mio) purtroppo non trovarono ascolto. Dopo qualche anno la magistratura napoletana, a seguito dell'arresto di Pasquale Galasso, di Carmine Alfieri e di diversi altri camorristi della zona, ha dovuto rilevare che le cose segnalate da tutte le parti politiche nelle interrogazioni e negli interventi svolti in sede di Commissione antimafia corrispondevano al vero. Le persone arrestate, infatti, confermarono che alcune delle società concessionarie - tra cui, ripeto, la ICLA e la Condotte - avevano rapporti con esponenti della camorra. Non che io voglia dire che tutto ciò che hanno affermato questi camorristi risponda al vero, ma sta di fatto che molte di queste affermazioni furono riscontrate come veritiere; si è arrivati così ad un procedimento penale e, purtroppo, all'incriminazione di alcuni dirigenti della società Autostrade e all'arresto di alcuni dirigenti dell'ICLA, del presidente della Condotte, generale De Sena, e di altre persone che avevano partecipato ai lavori in subappalto per la costruzione della terza corsia dell'autostrada Roma-Napoli. Basta leg-

gere, al riguardo, gli atti depositati presso la Commissione, e in particolare la richiesta formulata dai pubblici ministeri di Napoli e l'ordinanza del GIP di Napoli, per rendersi conto che - come emerge anche da perizie disposte da questi magistrati e da indagini svolte dalla Guardia di finanza e dai carabinieri (che hanno fornito riscontri) - questi fenomeni hanno comportato una dilatazione della spesa pubblica attraverso il meccanismo dell'aumento del prezzo del calcestruzzo e delle altre materie prime impiegate nella realizzazione della terza corsia.

Leggendo gli atti giudiziari, e in particolare le ordinanze di custodia cautelare dei giudici di Napoli, nonché gli atti della Commissione parlamentare d'inchiesta presieduta dall'onorevole Scalfaro ed altri atti ufficiali, rileviamo con sorpresa che queste stesse società, oggetto di indagine sia della Commissione Scalfaro sia della magistratura napoletana, si ritrovano puntualmente coinvolte nei lavori per l'alta velocità. Ovviamente, quanto vado affermando non è rivolto all'ingegner Incalza, perché credo, anzi sono certo, che queste cose sono avvenute prima della sua nomina ad amministratore delegato della TAV. Tuttavia, dobbiamo parlare del fenomeno nel suo complesso, quindi anche di ciò che ha preceduto la sua nomina, e in particolare di due questioni fondamentali. In primo luogo, vorrei sapere in base a quali criteri sono state operate le scelte che hanno portato ad individuare l'ICLA e la Condotte tra le società concessionarie, pur essendo noti non solo gli atti della Commissione Scalfaro ma anche alcuni atti giudiziari. Nella richiesta dei pubblici ministeri di Napoli si afferma tra l'altro: « Abbiamo appreso dal Nocerino » (uno degli imprenditori più attivi nell'alta velocità) « nel 1990 che si trovava in difficoltà economiche in quanto c'era, nella zona del nolano ma non solo, il Pomicino che, attraverso ditte sicuramente da lui direttamente controllate, come la ICLA, o attraverso ditte che comunque, per vari motivi, voleva favorire, grazie all'amicizia di Carmine Alfieri riusciva ad accaparrarsi un elevatissimo numero di appalti, di fatto le-

vando gran parte dello spazio imprenditoriale fisiologico ». Cito dalla pagina 68...

PRESIDENTE. Questo riguardo a cosa ?

FERDINANDO IMPOSIMATO, *Relatore*. Questa richiesta riguarda alcune dichiarazioni risultanti a pagina 68 della richiesta, che è agli atti della Commissione antimafia, in cui si parla della ICLA come di una società che aveva rapporti con Carmine Alfieri e che riusciva ad aggiudicarsi gli appalti riguardanti la costruzione della terza corsia dell'autostrada.

In secondo luogo, abbiamo appreso che, in occasione dell'arresto del camorrista Ciro Mariano - è un dato riscontrabile e aggiungo (il presidente può confermarlo) che abbiamo rivolto richieste all'autorità di polizia giudiziaria per l'ulteriore conferma di alcune di queste circostanze che ci impongono una verifica per evitare di arrivare a constatare, fra quattro anni, quello che si sarà verificato nel frattempo con sperpero di pubblico denaro -, egli fu trovato in possesso di documenti che riguardavano la società ICLA.

PRESIDENTE. In che anno ?

FERDINANDO IMPOSIMATO, *Relatore*. Nel 1991, se non erro.

PRESIDENTE. Sempre per la terza corsia dell'autostrada ?

FERDINANDO IMPOSIMATO, *Relatore*. Mi interessa porre in evidenza i collegamenti dell'ICLA con la criminalità organizzata stando agli atti ufficiali. Quindi, il primo quesito che rivolgo, ovviamente non all'ingegner Incalza, che potrà farsi interprete di questa esigenza, è il seguente: perché e in base a quali criteri, fra le varie società concessionarie, è stata scelta la ICLA ?

Aggiungo che presso la Commissione Scalfaro vi sono state lunghe dissertazioni sull'ICLA e sulle enormi difficoltà finanziarie in cui si è trovata per molti anni; ma improvvisamente questa società, che all'inizio versava quasi in stato di deco-

zione, balza ai primi posti tra le imprese italiane per quanto riguarda i lavori per opere pubbliche, che peraltro non ha mai eseguito perché sono stati tutti subappaltati.

Giudico questi dati allarmanti, anche perché, in base ad atti pervenuti alla nostra Commissione, si è potuto rilevare che l'ICLA anche nel 1995 ha incontrato difficoltà, avendo un contenzioso con i suoi operai: se una società non riesce a pagare gli stipendi ai suoi operai, non credo sia in grado di anticipare le spese per la realizzazione di grandi opere pubbliche come quelle per l'alta velocità.

Aggiungo ancora che ci sono pervenute lettere, per la verità ancora da verificare, che riguardano i subappalti in cui, com'è avvenuto per la terza corsia dell'Autostrada del sole, sono, o meglio sarebbero, stati incaricati di eseguire i lavori esponenti della criminalità organizzata del casalese. Non possiamo aspettare i tempi lunghi che caratterizzano lo svolgimento dei processi, altrimenti saremmo costretti ad un'attesa di almeno cinque anni. Tuttavia, i segnali che abbiamo colto sono molteplici: ne abbiamo fatto cenno in una serie di interrogazioni parlamentari e riteniamo che vi siano imprese subappaltatrici che si limitino a svolgere semplici compiti di copertura di imprese della camorra.

Non è mia intenzione procedere ad una sorta di requisitoria; tuttavia, preso atto che dal punto di vista del rispetto formale della legge n. 55 del 1990 non insorgono dubbi; considerato che tale aspetto è riscontrabile anche con riguardo ai lavori di costruzione della terza corsia dell'autostrada Roma-Napoli, ma che ciò tuttavia non ha impedito tutta una serie di operazioni che hanno successivamente portato all'individuazione di responsabilità in capo a molti esponenti della criminalità organizzata i quali hanno confessato il loro diretto coinvolgimento (penso, in particolare, ad Alfieri), per cui non ci si trova nell'ambito di un pentitismo astratto ma di fronte a dichiarazioni precise: Alfieri ha sostenuto di essere titolare di alcune imprese e di controllare la ICLA (dovremo senz'altro ascoltare Alfieri per avere ri-

scontri al riguardo); preso atto, inoltre (visto che è stato fatto anche riferimento ai pareri del Consiglio di Stato) che l'attuale presidente del Consiglio di Stato è stato incaricato di eseguire alcuni collaudi ed è stato incriminato dai giudici di Napoli per collaudi infedeli (preciso che quella in corso è la fase dell'incriminazione); considerato, infine, che tutti sappiamo come i collaudi non siano serviti a nulla, se non a ratificare comportamenti illeciti; credo che il nostro dovere sia di richiedere all'amministratore delegato della TAV e ai suoi collaboratori non di effettuare indagini, che certamente la TAV non sarebbe in grado di condurre... Del resto, nel predisporre la relazione, in collaborazione con i valorosi esperti della Commissione antimafia, ho messo in evidenza la responsabilità primaria degli organi dello Stato in sede di omissione dei controlli; appare infatti evidente che questi ultimi non possono essere demandati all'amministratore delegato della TAV ma debbono essere eseguiti, più propriamente, dagli organi di polizia giudiziaria e dagli uffici del lavoro che vi debbono provvedere in corso d'opera.

In alcuni punti della relazione che l'ingegner Incalza ha inviato il 14 luglio scorso si fa riferimento a lavori di movimento terra e a forniture di calcestruzzo. Vorrei far rilevare che è proprio con riferimento a questo tipo di attività che si sviluppa il fenomeno delle infiltrazioni, trattandosi di operazioni che sfuggono alle previsioni della legge n. 55 del 1990. Eppure, con riferimento a queste operazioni non vengono indicati i nomi dei fornitori - in questo senso mi permetto di rilevare una carenza nella relazione - né dei proprietari delle cave, né, tanto meno, delle ditte impegnate in questo tipo di attività. Dico questo per ribadire quanto è stato già rilevato dai pubblici ministeri della direzione distrettuale antimafia di Napoli, i quali hanno accertato come determinati fenomeni si siano sviluppati proprio attraverso il controllo delle cave, avendo riguardo al percorso compreso tra Caserta e Roma (ad avviso dell'ex ministro dell'ambiente Matteoli analogo fenomeno si sarebbe riscontrato anche in Piemonte),

nonché attraverso il controllo del prezzo del calcestruzzo (in ordine al quale si realizzerebbe una sorta di monopolio della criminalità organizzata che porta ad una levitazione del costo delle opere pubbliche previste per l'alta velocità), così come avvenuto per i lavori relativi alla costruzione della terza corsia dell'autostrada Roma-Napoli.

Penso sia nostro dovere cercare di accertare determinate situazioni che, in ragione dell'identità di alcuni soggetti, evocano fenomeni abbastanza preoccupanti rispetto alle conoscenze che abbiamo acquisito in questi anni. In tale spirito, con la massima tempestività, il presidente, il 7 o 8 agosto scorso, ha dato incarico ad un organo di polizia giudiziaria di accertare, oltre ad una serie di altri elementi, quali siano le società titolari delle cave e le ditte fornitrici di calcestruzzi. Ritengo pertanto che l'audizione di oggi debba essere sviluppata anche attraverso l'acquisizione e la valutazione dei dati che saranno forniti in tempi brevi dalla polizia giudiziaria.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV. La ringrazio, senatore*, perché il suo intervento mi consente di dire una cosa piuttosto triste. Perché la nostra situazione è diversa da quella che ha caratterizzato la costruzione della terza corsia dell'Autostrada del sole? Nel 1988 - mi dispiace pensare che, probabilmente, i parlamentari presenti non lo ricordino - si individuò, nel rispetto della normativa comunitaria, ciò che dovesse essere sottoposto a verifica di impatto ambientale e ciò che ne dovesse essere invece escluso. All'epoca, ero responsabile del Piano generale dei trasporti e ritenni che tutte le opere di carattere infrastrutturale dovessero essere sottoposte a verifica. Sta di fatto che i lavori per la costruzione della terza corsia in qualsiasi tratto della rete autostradale non sono sottoposti, ancora oggi, alla verifica stessa. La verifica comporta uno studio preliminare nell'ambito del quale si identificano i sedimenti, le cave e tutti quegli elementi che rappresentano - diciamo così - la parte più gustosa in un processo malavitoso. Si procede successi-

vamente alla vera e propria verifica di impatto ambientale e si chiede, laddove esista, il piano delle cave (che non è stato quasi mai prodotto, fatta eccezione per l'Emilia Romagna), in che modo e da chi viene gestito, quali sono le cave utilizzate e perché lo sono. A quel punto, il ministro dell'ambiente emana una serie di prescrizioni con riferimento alla cave. Purtroppo quella che collega Venezia a Cortina è un'autostrada realizzata senza la valutazione di impatto ambientale. Potrei continuare con gli esempi, ma mi limito a quelli che ho richiamato finora.

In definitiva, i lavori relativi alla terza corsia non sono stati accompagnati da questo tipo di sondaggio e quindi sono privi della conseguente ricchezza di conoscenze, che pure noi prevediamo di norma per effetto di una scelta del passato, così come abbiamo dimostrato anche con riferimento ai lavori di affiancamento a reti esistenti o ad opere di quadruplicamento.

Vi sono altri strumenti che non sono stati attivati con riferimento ai lavori della terza corsia e che nessun altro soggetto utilizza ancora oggi. Mi riferisco, in particolare, alla qualità, una condizione nell'ambito della quale è scomodissimo lavorare. Nel nostro paese, a tale riguardo, non si è fatto mai nulla, se si escludono le centrali nucleari dell'ENEL, peraltro non realizzate. Non auguro a nessuno di lavorare « in qualità », perché il riferimento a tale criterio crea notevole difficoltà nell'effettuazione dei controlli e nella scoperta della provenienza del materiale, nonché del modo in cui viene lavato e gestito (penso, per esempio, alla frantumazione del pietrischetto e all'individuazione del geometra che ha compiuto determinati atti). Va poi considerato il ruolo dell'Osservatorio ambientale, il quale potrebbe anche decidere una modificazione nell'uso di una cava qualora, ad esempio, si trattasse di una cava in cui sono state rintracciate vene di amianto. A quel punto, è evidente che i soggetti preposti debbono motivare le loro iniziative. Infine, va considerata l'*auditing*. In assenza di bilancio separato, nel momento in cui si procede alla verifica dell'*auditing*... Sinceramente, pen-

savo che il senatore Imposimato mi chiedesse per quale ragione non abbiamo ancora realizzato l'*auditing*. Ciò è dovuto al fatto che l'avanzamento reale è attualmente quantificabile nella misura dell'1 o 2 per cento e, come lei mi insegna, l'*auditing* si realizza dopo che si sia raggiunto il 5-6 per cento.

Quelli ai quali ho fatto riferimento sono strumenti che considero non solo innovativi ma addirittura rivoluzionari. Del resto, si tratta di strumenti ai quali si deve giustamente ricorrere proprio perché operiamo in una zona a grande rischio malavitoso. Al prefetto di Caserta ho fatto presente che non è detto che noi avremmo dovuto realizzare a tutti i costi l'opera pubblica in condizioni di rischio. Va considerata una presenza di privati, gente interessata anche alle quotazioni in borsa, per cui parlare di fenomeni di infiltrazione camorristica nel progetto dell'alta velocità significa far crollare la credibilità del progetto stesso.

Vorrei sottolineare un ulteriore aspetto. La presidente Parenti - credo non vi siano difficoltà a dirlo - ha chiesto formalmente l'apertura di un'indagine dando mandato alla polizia di Stato, il 7 agosto scorso. La polizia di Stato vi potrà confermare come il 10 agosto essa abbia avuto a disposizione tutto il materiale necessario, voluminoso ma dettagliatissimo e capillare, con nomi, cognomi e l'indicazione di imprese. Vi invito ad effettuare un'analoga verifica con riferimento a qualsiasi altra opera pubblica realizzata nel paese per accertare se, anche ricorrendo al sequestro, in soli due giorni vi possa essere fornito il materiale dettagliatissimo e capillare vi abbiamo fornito noi. Fate questa simulazione e scoprirete che non è - qui sono d'accordo con lei, senatore Imposimato - il momento della richiesta dei dati l'elemento critico, ma il modo in cui questi dati sono stati elaborati, per renderli - come dicevo prima - capillari, perché altrimenti non saremmo stati in grado di fornirli. Perciò, è la prima volta che in una tratta e in una zona a rischio enorme, sia sul fronte occupazionale sia su quello imprenditoriale, che vive da anni in crisi...

Avendo questa ricchezza di dati, che avrete modo di verificare, perché non costruire una banca dati? Però, stiamo attenti che questa banca dati - l'ho detto prima e lei lo ha confermato - non può vedere nuovi soggetti inquisitori o nuovi soggetti impositori.

Vorrei fare un'ultima considerazione: perché ICLA? Conosciamo un *general contractor*, IRI, che ha dato una *performance* di garanzia piena ed ha verificato a cascata. Come amministratore delegato ho firmato la convenzione con il presidente dell'IRI dell'epoca.

PRESIDENTE. Chi era?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Il professor Prodi, con il quale ho firmato l'atto integrativo; invece la convenzione iniziale di quadro l'ho firmata con il dottor Nobili. Condotte ed Italstrade facevano parte del gruppo, perché la maggioranza era dell'IRI; mi sembra ci fossero anche quote dell'Ansaldo e di Iritecna: era il cartello tipico di tutte le società dell'IRI presenti nel settore costruzioni. Le altre sono state scelte dal *general contractor*, sia l'Astaldi, sia le cooperative, sia l'ICLA, sia la Vianini. Quindi, nel caso specifico il mio interlocutore come soggetto responsabile e come *general contractor* era ed è a tutti gli effetti l'IRI.

PRESIDENTE. Questa scelta è avvenuta nel 1991?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Nel 1991, poi abbiamo firmato l'atto integrativo... ma nel 1991 già si erano presentati con la forma di un consorzio chiamato Iricav Uno.

PRESIDENTE. Quindi, la scelta dipende direttamente dal presidente dell'IRI?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Certo. La FIAT ha scelto un altro consorzio che si chiama CAVET per la Firenze-Bologna, l'ENI ha scelto un consorzio che si chiama CEPAV Uno per la Milano-Bologna.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Le cooperative hanno il 3 per cento?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Sulla Roma-Napoli hanno il 3 per cento, sulla Firenze-Bologna hanno il 18 per cento e sulla Milano-Bologna hanno il 16 per cento. Abbiamo fornito questi dati nella relazione.

Siccome il rapporto contrattuale è a *forfait* – questa è anche una delle motivazioni della capillarità dei dati – ed esperti indipendenti hanno dovuto confrontare i costi al chilometro con quelli, il mosaico delle attività di lavoro è frantumato in tante piccole tessere da consentire in questa – ed in qualsiasi altra – di fornire tutti i dati di dettaglio.

PRESIDENTE. Lei non è a conoscenza dei criteri adottati? Per esempio, abbiamo parlato dell'ICLA.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. La questione riguarda tutti. In particolare, sarebbe interessante conoscere – premesso che escludo sia stato lei a fare queste scelte, dal momento che si legge sui giornali che questa scelta è avvenuta da parte del ministro del bilancio *pro tempore* con l'assenso del dottor Necci – il dato obiettivo, cioè se l'individuazione delle società concessionarie sia avvenuta da parte di qualche persona, perché l'ente è una cosa astratta.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. No, le posso garantire due cose. Primo, che è avvenuta secondo le indicazioni del livello del *general contractor*. Le dico che per la FIAT la convenzione fu firmata da Romiti; per l'ENI fu firmata, all'epoca, da Cagliari e l'atto integrativo fu poi firmato da Bernabé. La scelta dei soggetti è stata senza dubbio effettuata – dico senza dubbio, ma potremo verificarlo – in base a quattro o cinque elementi guida. Il primo senza dubbio era il fatturato rilevante; il secondo era il numero di macchinari e di potenzialità organizzative per l'attività imprenditoriale; il terzo la *perfor-*

mance di garanzia che devono dare, che è pari al 10 per cento, quindi piuttosto pesante.

PRESIDENTE. Il senatore Imposimato voleva sapere da quale persona fisica.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Nel caso specifico ho detto che la persona fisica della FIAT, all'epoca (ma è ancora vivo...) è senza dubbio chi ha firmato la convenzione.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Nella sua relazione si dice che il consorzio affidatario dell'appalto è costituito da IRI-Iricav Uno, cui sono consorziate alcune imprese. Queste società che facevano parte del consorzio IRI-Iricav Uno da chi sono state scelte?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Ho dichiarato che l'IRI ha indicato come soggetto esecutore delle opere un consorzio, Iricav Uno, formato da certi soggetti e ce lo ha comunicato.

PRESIDENTE. La scelta è stata dell'IRI?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Dell'IRI, certo. Lei mi potrebbe chiedere: quando ve lo ha comunicato, lo avete condiviso?

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Esatto.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Lo abbiamo condiviso, chiedendo ovviamente le garanzie.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Prima ho accennato alla fragilità economica di qualche società, tra cui la ICLA. Su questo versante, premesso che vi è anche una riflessione fatta dalla Commissione...

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Queste sue giuste preoccupazioni hanno indotto lo stesso soggetto che le parla a chiedere all'IRI, nel mese di marzo, la garanzia sulle garanzie di

performance che il conferitario lasciava all'IRI.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Credo che questo sia un punto fondamentale.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. L'IRI dà a noi la *performance* globale più il 10 per cento di *performance* e scarica ai suoi conferitari il 10 per cento.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Cosa è stato chiesto esattamente?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Se erano state versate le quote di garanzia dell'ICLA nei confronti dell'IRI, proprio per evitare...

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Qual è stata la risposta?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. La risposta – gliela potrò far avere – è stata positiva. Queste perplessità le abbiamo avute anche noi. L'IRI dà una garanzia globale e la *performance* pari al 10 per cento è versata dal consorzio Iricav Uno, che a sua volta la fa riversare in base alla quota parte, per cui l'ICLA ha dovuto versare una *performance* di garanzia di non so quanti miliardi.

PRESIDENTE. Quindi, le ferrovie cosa hanno scelto?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Nella prima richiesta di parere chiesero al Consiglio di Stato se per un'opera così articolata e complessa potevano far riferimento a tre *general contractors* nelle figure di IRI, ENI e FIAT. Le ripeto che quando si è tornati in adunanza generale, non in sezione, nell'ottobre...

PRESIDENTE. Del 1991.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. No, siamo nel 1993. Siamo tornati al Consiglio di Stato perché alla Camera era stata presentata dall'onorevole Angelini un'interpellanza, la

n. 6002, in cui si formulava al ministro Tesini una serie di richieste, tra cui anche la trasmissione di tutti i contratti alla Camera e noi li inviammo ai presidenti delle Commissioni trasporti.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Potremmo avere un elenco delle commissioni di collaudo in cui ci sono consiglieri di Stato?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Per quanto riguarda il caso specifico, la commissione di collaudo...

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. In generale sulla TAV.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. La commissione di collaudo viene indicata dalle ferrovie perché, essendo concessionaria, tra cinquanta anni queste opere torneranno alle ferrovie. Quindi, la commissione di collaudo è nominata dalle ferrovie. Nel caso specifico è una commissione di collaudo in corso d'opera: per evitare che la commissione di collaudo definitiva non possa poi dire nulla o possa solo prendere atto di negatività o di positività, abbiamo chiesto e ottenuto che fosse in corso d'opera e non definitiva. Presidente della commissione di collaudo è un dirigente generale dello Stato, e ne fanno parte – in tutto sono sette od otto membri – due professori universitari (il professor Calzona ed il professor Riccia, ordinari di tecnica delle costruzioni) un dirigente del Ministero dei trasporti, un dirigente del Ministero del bilancio e due consiglieri della Corte dei conti.

PRESIDENTE. Stanno ancora facendo il collaudo?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Sì. È la prima opera che in modo globale – sono 5.508 miliardi – viene collaudata in corso d'opera.

Quanto alla domanda sugli espropri, gradirei che il progetto di legge attualmente all'esame della Commissione agri-

coltura del Senato recepisce la serie di consigli innovativi che abbiamo formulato, in quanto è veramente vergognoso che nel nostro paese sia ancora in vigore una normativa che ha ormai superato abbondantemente il secolo di vita.

PRESIDENTE. Avete già informato la Commissione?

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Siamo stati ascoltati in sede di audizione e abbiamo trasmesso dei dati. Se il presidente lo ritiene opportuno, potremmo inviare alla Commissione antimafia gli accordi procedurali e gli accordi quadro fra la TAV e le regioni come la Toscana, l'Emilia Romagna e attualmente anche il Lazio, che sono indubbiamente lo strumento più avanzato sul piano della trasparenza nei rapporti, soprattutto per quanto riguarda gli espropri: è infatti vergognoso che la normativa attualmente vigente in materia non tenga conto dei danni reali; nello stesso tempo, non si dovrebbero fare voli pindarici su fasce da 200 metri, nel momento in cui è ben noto che il problema non riguarda la distanza o la fascia: anche a mille metri, in presenza di un impatto acustico, il danno è lo stesso.

PRESIDENTE. Torniamo ora al problema, che stavamo affrontando, dell'ICLA, con tutti i fatti che erano emersi; peraltro nel 1993 mi sembra che questi fossero già noti. Comunque, già dal 1991 è intervenuto il beneplacito sia dell'IRI sia dell'ENI sia della FIAT (questo almeno mi sembra di aver compreso), che erano, per così dire, responsabili (non responsabili legali, ovviamente) dell'affidamento e anche dell'assicurazione che si trattasse di ditte affidabili. Mi sembra che in questo caso il ministro del bilancio non c'entri nulla.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Forse vi era qualche percezione.

PRESIDENTE. Forse qualcosa di più.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Non mi riferisco alla solvibilità dell'ICLA e delle altre società.

PRESIDENTE. Diciamo alla qualità.

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Mi riferivo anche a quanto si sta verificando nel settore dell'alta velocità, dal momento che vi sono – lo ripeto – segnali, che abbiamo già evidenziato in interrogazioni parlamentari, di episodi allarmanti come, per esempio, attentati che avrebbero portato ad escludere alcune società che intendevano partecipare ai lavori. Per esempio, l'impresa Romano di Pratella sarebbe stata allontanata in questo modo.

Naturalmente, voi potete anche non conoscere questi fatti.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Non possiamo verificare se vi siano questi atti di intimidazione. Comunque, abbiamo messo a disposizione della magistratura di Napoli tutti i documenti che potevano risultarle utili.

Vorrei farle pervenire la documentazione relativa al discorso della qualità, che è utile anche sul piano del metodo: infatti, quando un geometra o un operaio deve siglare la provenienza, si manifesta automaticamente un rossore – nel migliore dei casi – da parte di chi si sente responsabile di una procedura.

Come ho rilevato all'inizio, questo codice è fastidioso, ma stiamo comunque cercando (possiamo dirlo in questa sede, anche se è stato osservato che si tratta di un fatto riservato) di costruire una banca dati; una volta ultimata quest'ultima (lo dirò sia al prefetto Marino sia al prefetto di Caserta, dottor Damiano), il parere dell'antimafia ci deve essere dato a cascata come fatto conclusivo. Abbiamo infatti già delle riserve da parte del *general contractor*, il quale ci chiede l'autorizzazione che dovremmo dare automaticamente entro 30 giorni; non intendo, invece, rilasciare l'autorizzazione senza aver prima ricevuto la certificazione antimafia, perché preferisco far fronte alle riserve. Tuttavia, laddove disponiamo della certificazione antimafia e non concediamo l'autorizzazione, quella riserva diventa oggettiva e si commette il reato di omissione di atti di ufficio, dal momento che la

legge n. 55 del 1990 è, per così dire, a doppia faccia.

Tra l'altro, ci troviamo a dover affrontare problemi seri in ordine alla verifica di cui all'articolo 18, comma 4, circa il ribasso del 20 per cento nei subappalti. Stiamo effettuando uno *screening* dettagliato per fare una valutazione, una volta che il contratto viene trasmesso, in ordine a quanto lei affermava circa i prezzi. Dal momento che non abbiamo cominciato ora a fare tutto ciò, ma l'abbiamo fatto in modo sistematico, mi meraviglio di come si possa pensare che vi sia stata una forma di omertà, di evasione o di sospetto, da parte della TAV più che della mia persona. Sono infatti sicuro che se il 7 agosto scorso qualsiasi commissione fosse stata attivata su qualsiasi altro progetto, entro tre giorni non sarebbe stato possibile ottenere nulla: invece, il fatto di essere riusciti entro quel termine a fornire la documentazione con la massima tranquillità significa non solo che il materiale era tutto disponibile, ma anche che la nostra paura di vivere in un ambiente a rischio era talmente rilevante che abbiamo adottato strumenti come il SIA, il VIA, la qualità, l'osservatorio e l'*auditing*, che sono - lo ripeto - strumenti fastidiosi (non auguro a nessuno di dovervi ricorrere): l'*auditing* o il *diligence* che la TAV ha dovuto effettuare (lo vogliono i privati per l'analisi dei rischi) è qualcosa di molto scomodo. Significa vivere all'interno di una società privata come la TAV una serie di situazioni che altre società private non hanno mai vissuto all'interno di questo Parlamento. Non intendo fare nomi e cognomi, ma devo rilevare, essendo la nostra una società privata, la disponibilità assicurata alle Commissioni trasporti della Camera e del Senato in tutti questi anni su investimenti che - l'abbiamo dimostrato in più sedi - vedono soltanto il finanziamento e trasferimento del 40 per cento; in altri casi il trasferimento in altre opere del Mezzogiorno è stato quasi del 100 per cento, ma nessuno ha effettuato verifiche

sulle procedure. Questo è vero: non è d'accordo, senatore Imposimato, con la mia analisi?

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Per la verità, vedo che lei si ferma all'aspetto formale delle cose. Mi permetto di segnalare alla sua attenzione il fatto che, pur essendo tutto - lo ripeto - formalmente ineccepibile (almeno stando agli atti), a volte purtroppo dietro società che sembrano « pulite » dal punto di vista della certificazione antimafia vi sono interessi camorristici.

Se ci si ferma allo *screening* che lei ha giustamente fatto, da cui risulta che tutte le società sono in regola, è evidente che tutto sembra regolare. Ma siccome si verificano episodi che inducono a ritenere...

PRESIDENTE. Vogliamo precisare questi episodi?

FERDINANDO IMPOSIMATO, Relatore. Per esempio, a Marzano Appio si parla dell'impresa Edilsud, che fa capo a Zagaria, la quale si servirebbe di società in crisi il cui nome è sicuramente inattaccabile; tuttavia, il fenomeno è troppo complesso perché possa essere risolto dall'amministratore delegato della TAV.

ERCOLE INCALZA, Amministratore delegato della TAV. Come lei sa, per importi superiori ai 250 milioni la certificazione antimafia viene chiesta alla prefettura, la quale si rivolge a sua volta alle questure. Si acquisisce inoltre l'assetto della società: non solo il rappresentante legale, ma anche i soci. Facciamo questo *ultra petita* e conserviamo le informazioni nella banca dati.

Il fatto di aver proceduto in questo modo significa non che temevamo, ma che sapevamo che indubbiamente in quell'area vi sono fenomeni a rischio; questa è la vera prevenzione. Possiamo quindi mettere a disposizione tutto questo materiale, oltre al piano degli affidamenti. Infatti, un altro modo per eludere i controlli è l'intermediazione: nel momento in cui qualcuno

afferma, per esempio, « vado io a parlare con Incalza », scatta il processo malavitoso; la questione si presenta diversa laddove non c'è bisogno di intermediazione in quanto viene fornita l'informazione relativa al piano degli affidamenti. Questa è – lo ripeto – la vera prevenzione, che consiste anche nella disponibilità a fornire al soggetto preposto, al quale – come è stato rilevato in precedenza – non possiamo sostituirci, tutto il materiale custodito nella banca dati. L'unica cosa che chiediamo è che l'elemento conclusivo del processo istruttorio sia quello che la legge attualmente prevede nella prefettura. Infatti, pur in presenza di un sospetto, senza fatti oggettivi (lei afferma giustamente che ci manteniamo ad un livello di *screening* senza entrare nel merito delle cose) e non avendo, nel merito, il soggetto preposto verificato l'esistenza o meno del fenomeno malavitoso, automaticamente se rifiutiamo di concedere l'autorizzazione diventiamo in quel momento responsabili nei confronti del soggetto interessato.

Il senatore Imposimato ha parlato di una persona, ed ha perfettamente ragione nell'affermare che io non posso entrare nel merito. Allora, la certificazione antimafia è purtroppo povera. La sommatoria di notizie della cui raccolta ci siamo fatti carico anche in sede di analisi dei rischi del progetto, invece, è una ricchezza enorme, che abbiamo costruito *a priori*, non certo adesso.

GIUSEPPE SICILIANI. Dalla vostra relazione traspare il sospetto che la criminalità organizzata voglia entrare negli appalti e nei subappalti della TAV. Mi sembra che il senatore Imposimato abbia individuato due canali di possibile infiltrazione: attraverso l'assegnazione o i subappalti. Quanto all'assegnazione, lei ha risposto che è stato l'IRI ad indicare l'ICLA. Il problema certamente esiste perché l'ICLA in quel momento non era affidabile, per cui chiedo al presidente, nel tentativo di dare una risposta alle domande formulate dal senatore

Imposimato, di invitare l'allora presidente dell'IRI per rivolgergli la stessa domanda che oggi abbiamo posto all'ingegner Incalza.

Vi è poi l'aspetto dei subappalti. In data 17 febbraio 1994 il prefetto di Caserta sostiene che vi è il fondato sospetto che « la criminalità organizzata » – leggo testualmente le sue parole – « si stesse adoperando per concorrere nell'assegnazione dei subappalti nell'esecuzione dei lavori della tratta Roma-Napoli attraverso società all'uopo costituite ». Quest'ultima notazione mi sembra fondamentale: avete mai avuto sentore ed avete mai eseguito controlli riguardo al fatto che si fossero costituite società *ad hoc* per i subappalti?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Quanto alla formazione di società all'uopo costituite, sia il prefetto di Frosinone sia quello di Caserta in riunioni dei comitati provinciali per la sicurezza e l'ordine pubblico (cui partecipano un maggiore della finanza ed un colonnello dei carabinieri a Frosinone ed un capitano dei carabinieri ed un maggiore della finanza a Caserta) ci hanno chiesto la storia evolutiva della società, richiesta nei confronti della quale ci siamo subito dichiarati disponibili tanto che stiamo per trasmettere i dati relativi.

Altrettanto può dirsi in merito al discorso delle società che parteciperanno a gare internazionali: in questo caso il problema è serio in quanto il *general contractor* che bandisce la gara sostiene – ma noi non lo abbiamo accettato – di non dover richiedere la certificazione antimafia, che però noi abbiamo chiesto ugualmente. Nell'ambito del mercato internazionale, l'impresa straniera potrebbe non disporre di manodopera propria in Italia e quindi nei subappalti utilizzare imprese locali, ma anche in questo caso noi chiederemmo la certificazione.

GIUSEPPE SICILIANI. Quindi, voi avete lo storico della società.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Nel comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico di Caserta la Guardia di finanza ci ha chiesto anche lo storico delle varie imprese.

PRESIDENTE. Anche per le società estere?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Com'è noto, per le società estere non è prevista certificazione antimafia, per cui noi ci preoccupiamo solo dei subappalti che tali società dovessero concedere ad imprese italiane. Se viene a lavorare in Italia la Oldsman, subappalterà il 40 per cento dei lavori ad imprese locali e, stando alla legge, per queste non dovremmo chiedere la certificazione antimafia - è assurdo - e tuttavia la chiediamo anche perché, rispetto ad una società italiana, è più a rischio la società straniera che utilizza imprese locali che non conosce.

GIUSEPPE SICILIANI. Certo, perché le « società all'uopo costituite » possono anche essere straniere, cosa che può essere verificata disponendo dello storico di ciascuna società.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Ripeto fino alla noia che noi possiamo raccogliere questo materiale, ma il giudizio sulle imprese spetta al soggetto preposto ad esprimerlo.

PRESIDENTE. Infatti, se tale soggetto dà parere positivo, non si può fare altro che accettare quell'impresa.

ANTONIO DEL PRETE. Ingegnere Incalza, lei è stato sufficientemente esplicito circa la situazione dell'ICLA; d'altra parte, anche il senatore Imposimato, a pagina 44 della sua relazione, ha tratteggiato tale situazione. Vorrei sapere come avvenissero le valutazioni delle offerte di affidamento e chi fossero gli interlocutori; oltre alla TAV, infatti, dovevano esservi l'IRI, l'ENI e la FIAT. Mi premeva chiedere se vi fosse

un consiglio d'amministrazione, se si muovesse il presidente o il direttore generale: chi aveva voce in capitolo in tema di affidamento? Inoltre vorrei sapere qualcosa riguardo al periodo che va dal 1991 al 1992, nonostante nella medesima pagina citata della relazione del collega Imposimato si legga che fin dal 1980 la società ICLA era sull'orlo del fallimento ed aveva numerosi contenziosi.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Parliamo della tratta Roma-Napoli, ma la procedura è uguale anche per tutte le altre: il progetto di massima è stato redatto dall'Italferr per conto delle Ferrovie dello Stato; successivamente tale progetto di massima è stato dato al *general contractor*, il quale ha cominciato ad attivare il progetto esecutivo.

PRESIDENTE. Chi è il *general contractor*?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. È l'IRI ed al tavolo degli incontri per la TAV c'era il consiglio d'amministrazione presieduto dal presidente, per la FIAT veniva l'allora amministratore delegato dottor Mattioli, per l'IRI il dottor Nobili o altri. Questo per quanto riguarda gli incontri concernenti il trasferimento del progetto di massima. Vi erano poi i tecnici che cominciavano a fare l'esecutivo del progetto. Per parte sua, l'Italferr ha seguito questa procedura in modo tale che, quando si è arrivati alla presentazione del progetto esecutivo, alla convocazione della conferenza dei servizi ed all'approvazione del progetto stesso, l'Italferr stessa ha fatto una congruità dell'offerta e da parte dell'IRI è stata avanzata un'offerta economica. Da qui è iniziata la trattativa alla quale hanno partecipato l'IRI come Iricav Uno e la TAV come Italferr. La trattativa si è conclusa dopo lo svolgimento della conferenza dei servizi, nell'ambito della quale sono pervenute da parte di alcuni comuni, oltre che dai Ministeri dell'ambiente e dei lavori pubblici, indicazioni di varianti.

Come ho prima detto, l'8 febbraio 1994 è stato firmato l'atto integrativo e l'incontro conclusivo è stato con il nuovo presidente dell'IRI nel frattempo nominato, il professor Prodi. Da parte dell'IRI la società di ingegneria preposta era Bonifica; da parte della TAV era l'Italferr.

I privati della TAV hanno però voluto che la congruità fosse certificata non soltanto da soggetti italiani, ma anche da esperti indipendenti tra i primi cinque del mondo, scegliendone due. Per parte sua, il Ministero del tesoro non ha voluto che vi fossero due esperti indipendenti pagati dalla TAV ed ha scelto un terzo esperto indipendente, pagato dal Governo, nella Coopers & Lybrand per verificare se i prezzi dell'alta velocità fossero comparabili a quelli dell'intero assetto comunitario. È stata un'istruttoria di altri sette mesi. Oggi i prezzi sono i più bassi, o quantomeno sono comparabili a quelli comunitari.

ANTONIO DEL PRETE. Mi chiedo, ingegner Incalza, se sugli enti « interlocutori » (definiamoli così per comodità) della TAV si sia pronunciato il consiglio di amministrazione. La mia esperienza di avvocato mi fa pensare che sia così.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Sì, il consiglio di amministrazione della TAV, e altrettanto hanno fatto i consigli di amministrazione dell'IRI, che ha dato delega alla FIRM, e delle Ferrovie, che sono il nostro concedente. Una parte del carteggio è ancora sotto sequestro, ma quella che non lo è l'abbiamo consegnata.

ANTONIO DEL PRETE. Abbiamo citato molti nomi di persone che sono state interessate in varie vicende. È pacifico che vi siano degli incartamenti...

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. La magistratura ha fatto una verifica su tutto che è durata un anno e mezzo. Grazie a Dio, finora...

PRESIDENTE. Si è conclusa?

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Penso di sì. Dovremmo anche richiedere il dissequestro: non l'abbiamo ancora fatto perché pensavamo che fosse automatico.

ADOLFO URSO. I colleghi che mi hanno preceduto hanno toccato alcune delle questioni su cui volevo soffermarmi. Le domande poste dall'onorevole Imposimato hanno riguardato alcuni problemi seri: egli ha ricordato, giustamente, l'interrogazione di Rastrelli e quelle di altri esponenti politici su episodi concernenti le infiltrazioni camorristiche nei lavori per la costruzione della terza corsia dell'autostrada, l'ICLA e la società Condotte.

Credo che l'amministratore delegato della TAV ci fornirà tutti i documenti di cui ha parlato, compreso il carteggio con l'IRI per quanto riguarda il consorzio affidatario dell'appalto; è necessario valutare se vogliamo approfondire i motivi per i quali l'ICLA, nonostante si sapesse da tempo che fosse un'azienda a rischio, e la società Condotte siano state scelte. Bisognerebbe rivolgere tali richieste all'IRI o a chi allora dirigeva l'IRI stesso o a chi si assunse la responsabilità della scelta, anche perché così speriamo di sgombrare il campo da ogni ambiguità o sospetto. Poiché quel territorio è interessato da infiltrazioni camorristiche, come sappiamo tutti, gli appalti e le commesse sono estremamente appetitosi per le aziende camorristiche che operano nel settore. Ma si tratta di un argomento che riguarda più la Commissione antimafia che l'amministratore della TAV, che ha fornito dati sufficienti e che credo ci fornirà tutti i documenti che gli chiederemo in merito.

ALBERTO SIMEONE. Sono stato molto attento alle domande rivolte dal senatore Imposimato all'ingegner Incalza. È necessario fare un raffronto tra l'attuale situazione socio-politica e quella del 1990, quando stavano per essere conclusi i lavori

per la costruzione della terza corsia dell'autostrada Roma-Napoli: si tratta infatti di condizioni socio-politiche decisamente diverse e anche di condizioni « giudiziarie » diverse, perché la camorra, benché non sia stata di molto scalfita nel suo enorme potere tentacolare, mostra tuttavia notevoli segnali di arretramento rispetto alle posizioni che occupava qualche anno fa. Non dimentichiamo che Carmine Alfieri, uno dei massimi esponenti della camorra che privilegiava gli appalti pubblici, ora è l'accusatore numero uno dei politici e degli imprenditori che avevano creato le loro fortune a danno degli enti pubblici e un po' di tutti i cittadini.

Dicevo che ci troviamo in condizioni socio-politiche diverse. Sono meno perplessi rispetto ai colleghi sulle società concessionarie, come la Condotte, che hanno avuto i lavori in appalto e la sua analisi, ingegnere, mi è parsa obiettiva, oltre che seria e approfondita: non si presta assolutamente a critiche. Ma se non si pongono problemi circa le società concessionarie dei lavori, mi chiedo perché la TAV abbia cambiato il progetto originario. Può darsi che le mie conoscenze non siano perfette, e quindi lei me lo potrà far notare; tuttavia mi pare che il progetto originario per l'alta velocità fosse quello diretto verso Salerno, Battipaglia, Potenza e Taranto. Pare che poi questo progetto sia stato cambiato e che il secondo prevedesse la realizzazione della linea ad alta velocità in direzione di Caserta, Benevento e Bari. Se quest'ultimo è stato di nuovo abbandonato a favore del primo, mi sorge il grosso dubbio che qualche cosa non funzioni. La Campania è una regione ad alto rischio camorristico; perché, nella progettazione delle grandi opere pubbliche, non si tiene conto anche delle zone che il progetto va ad interessare? Perché non si considera che la linea ad alta velocità, per arrivare a Taranto via Salerno e Battipaglia, deve attraversare anche l'Agro nocerino-sarnese, che oltre ad essere assai fertile e redditizio dal punto di vista agricolo, è interessato da un'intensissima presenza camorristica? Il

progetto deve avere determinati requisiti tecnici, ma deve considerare anche altre condizioni: non può privilegiare una tratta dove incontrerebbe non poche difficoltà e le imprese appaltatrici possono essere soggette alla camorra, che in quelle zone si presenta nelle forme della più spietata criminalità.

Del resto, non dobbiamo dimenticare che le piccole e medie imprese che parteciparono alla realizzazione della terza corsia dell'autostrada (è un punto di riferimento che ci deve insegnare molto, anche se, ripeto, i tempi sono cambiati) subirono grosse intimidazioni, che si sono verificate – come si legge nella relazione – fino alla fine del 1994, cioè pochi mesi fa. Questa situazione determina una notevole inquietudine. Allora, la TAV può riconsiderare il progetto? Ritengo, ingegnere, che i progetti debbano essere « condizionati » anche da scelte socio-politiche, perché la sola scelta tecnica non è sufficiente. D'altronde, la prima scelta tecnica è assimilabile a quella successiva, se è vero – come è vero – che in un primo momento era stato privilegiato un percorso e successivamente un altro. Se dunque la tratta Caserta-Benevento-Bari presenta minori rischi dal punto di vista camorristico, suggerisco di rivalutare il progetto originario sì da giungere – o, per lo meno, da effettuare un tentativo in tal senso – a conclusioni diverse.

Quanto all'ICLA, ritengo che in tanto una società possa essere destinataria dell'attribuzione di lavori in quanto la stessa offra le massime garanzie, al di là di quello che può essere un contenzioso (si è fatto cenno al contenzioso tra la ICLA e gli operai) legato ad un certo momento e che, proprio perché tale, è suscettibile di essere superato in una fase successiva. Il problema principale – lo ripeto – è dato dalla necessità di considerare più che l'impatto ambientale (al quale, ovviamente, va riconosciuta la dovuta importanza), quello sociale, includendo in tale ambito anche l'impatto con la malavita organizzata.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Vorrei anzitutto che lei confermasse che non ci conosciamo e che, nel caso specifico, le sue domande non mi sono state comunicate in un momento precedente all'audizione di oggi.

ALBERTO SIMEONE. Confermo che ho avuto il piacere di conoscerla solo oggi.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Dico questo perché le fornirò dati talmente dettagliati che qualcuno potrebbe essere indotto a ritenere che le domande siano state concordate.

Con la legge n. 910 del 1986, lo Stato italiano, nel rispetto delle indicazioni contenute nel Piano generale dei trasporti, destinò una serie di risorse alla realizzazione dell'asse Milano-Battipaglia, stanziando 12 mila miliardi. Nello stesso piano era prevista la realizzazione dell'asse Torino-Venezia e di quella Milano-Napoli-Battipaglia. Nel 1989, nell'ambito delle scelte tra la realizzazione di reti veloci ed i prolungamenti ferroviari con caratteristiche di alta velocità, fu effettuato un esame da parte della Comunità e i ministri dei trasporti e la Commissione trasporti della CEE approvarono il sistema europeo ad alta velocità. In tale ambito la scelta di tracciato – anzi, meglio, la scelta di corridoio – riguardava l'asse Torino-Venezia e l'asse Milano-Napoli. La Napoli-Battipaglia presentava un problema di linea a monte del Vesuvio, problema preso in considerazione dal piano pluriennale di investimenti delle ferrovie dello Stato. Si tratta di un'opera in corso di realizzazione; il collegamento tra Afragola, punto dell'alta velocità dell'area napoletana, e il prolungamento verso Battipaglia consente di arrivare fino a quest'ultima in termini di rete veloce (ossia con caratteristiche superiori ai 250 chilometri orari). L'ipotesi dell'asse Caserta-Foggia rientra nel piano pluriennale delle ferrovie dello Stato, mentre quella relativa all'asse Battipaglia-Taranto-Bari è stata configurata in una serie di proposte. Tutto

questo, tuttavia, non compare né nel *master plan* comunitario approvato nel 1989, né nei piani generali dei trasporti, né nel piano Christophersen, cioè in quello che è stato recentemente definito piano di priorità. In Italia, in base al piano Christophersen, la priorità 1 è quella relativa al Brennero e ai valichi; si giunge poi alle priorità 5 o 6 che riguardano gli assi di prolungamento ferroviario veloce.

Fatte queste premesse, la possibilità di realizzare iniziative sulla tratta Caserta-Benevento-Foggia non può essere...

ALBERTO SIMEONE. Mi scusi se la interrompo. Questa tratta ha una sua valenza anche perché, con riferimento ad essa, sono stati spesi – a quanto mi risulta – alcune centinaia di miliardi, parte dei quali destinati addirittura alla realizzazione di un tunnel che ha presentato notevolissime difficoltà e che non vede mai la fine. Fino ad oggi sono stati spesi oltre cento miliardi e si prevede che ne vengano impiegati altrettanti. Se le opere pubbliche si devono risolvere in una spesa immensa per poi abbandonare la filosofia ispiratrice di un progetto, allora vuol dire che i tempi non sono cambiati! Ritengo che nella TAV o nei piani delle varie tratte ferroviarie che le ferrovie dello Stato devono progettare, gestire ed attuare, queste considerazioni debbano costituire sempre parte integrante di un discorso di sviluppo del territorio, oltre che della rete ferroviaria, al di là delle correlazioni con un progetto di più vasta portata, ossia con quello di integrazione nel sistema ferroviario europeo.

ERCOLE INCALZA, *Amministratore delegato della TAV*. Nel tunnel collocato al chilometro 74,2 della tratta Caserta-Benevento-Foggia, è stato rintracciato un fornello con una portata d'acqua di dodici metri cubi al secondo: un fiume...! È evidente, pertanto, che l'ipotesi di tracciato va modificata. Non è comunque questa la sede per affrontare tali argomenti; come lei sa, in questo momento le Commissioni trasporti di Camera e Senato stanno esa-

minando il contratto di programma. Alcuni meridionali, tra i quali il sottoscritto, cercheranno quanto meno di garantire, avendo riguardo alla tabella C, che le opere previste nel contratto di programma siano realizzate per rendere almeno fisiologico il collegamento (tre-quattro ore e non sette!).

ANTONIO DEL PRETE. A nome del gruppo di alleanza nazionale chiedo che, a proposito delle vicende che stiamo esaminando, la Commissione proceda all'audizione di coloro i quali, a quanto pare, hanno svolto un ruolo di interlocutori in alcune operazioni. Mi riferisco, in particolare, ai responsabili *pro tempore* dell'IRI, dell'ENI e della FIAT.

PRESIDENTE. Il responsabile *pro tempore* dell'ENI è purtroppo deceduto. Comunque, onorevole Del Prete, prendo atto della sua richiesta.

Ringrazio l'ingegner Incalza ed i suoi collaboratori, anche per la documentazione che ci è stata consegnata.

La seduta termina alle 16,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 15 settembre 1995.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Stampato su carta riciclata ecologica

STC12-MAF-69
Lire 500