CAMERA DEI DEPUTATI SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

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

97.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 FEBBRAIO 1996

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **TIZIANA PARENTI**

INDICE

PAG.

Audizione dell'ingegner Luciano Berarducci, presidente del consorzio Iricav Uno:

Parenti Tiziana, *Presidente* 2409, 2410, 2412, 2415, 2416, 2417, 2418

Bargone Antonio 2412, 2413

Berarducci Luciano, *Presidente del consorzio Iricav Uno* 2409, 2410, 2412, 2414, 2415, 2416, 2417

Cicolani Angelo Maria, *Responsabile degli affari generali del consorzio Iricav Uno* 2417

Di Bella Saverio 2412, 2417

Imposimato Ferdinando, *Relatore* 2409

Ramponi Luigi 2414, 2416

Simeone Alberto 2417

Sui lavori della Commissione:

Parenti Tiziana, *Presidente* 2409

La seduta comincia alle 17,40.

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

Sui lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Avverto i colleghi che da parte di alcuni parlamentari è stata rappresentata l'esigenza di far fronte a contestuali impegni legati all'attività dei gruppi; in considerazione dell'interesse che l'audizione dell'ingegner Berarducci e quelle del dottor Parrello e dell'ingegner Di Falco rivestono ai fini della specifica attività di indagine cui si sta dedicando la Commissione, ritengo opportuno fissare per le 18,30 il termine della seduta odierna, che sarà dedicata esclusivamente all'audizione del presidente del consorzio Iricav Uno. Le audizioni del dottor Parrello e dell'ingegner Di Falco, già previste per oggi, avranno invece luogo nella seduta di domani, rispettivamente alle 14 e alle 15.

Audizione dell'ingegner Luciano Berarducci, presidente del consorzio Iricav Uno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ingegner Luciano Berarducci, presidente del consorzio Iricav Uno.

FERDINANDO IMPOSIMATO, *Relatore*. Signor presidente, intervengo per preannunciarle che alle 18 sarò costretto ad allontanarmi per partecipare all'assemblea dei gruppi progressisti della Camera e del Senato. Le chiedo scusa fin d'ora se non potrò assistere a tutta l'audizione dell'ingegner Berarducci e mi riservo comunque di consultare il resoconto stenografico della seduta e la documentazione che il presidente del consorzio Iricav Uno dovesse depositare agli atti della Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene, senatore Imposimato.

Nel ringraziare l'ingegner Berarducci – già ascoltato dalla Commissione in altra veste nella seduta del 14 settembre 1995 – gli do subito la parola.

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Vorrei anzitutto evitare che sorga qualche piccola confusione sulla mia persona. Sono già stato ascoltato da questa Commissione nella mia qualità di amministratore delegato della società italiana per Condotte d'acqua SpA il 14 settembre 1995; oggi sono qui nella mia nuova veste di presidente del consorzio Iricav Uno. Ascolterete quindi la stessa persona, che riveste ora funzioni diverse.

Chiarito questo aspetto, ringrazio anzitutto il presidente e la Commissione per l'occasione che mi è stata concessa – con riferimento alla lettera che il presidente della Commissione mi ha inviato in data 29 dicembre 1995 ed alla risposta che ho trasmesso in data 24 gennaio 1996 – di dare chiarimenti e fornire alla Commissione stessa le informazioni che ritengo utili per la conoscenza dei vari aspetti del problema sintetizzabile nei tre punti indicati a pagina 5 dell'integrazione alla relazione sulla situazione della criminalità organizzata in Campania.

In tale documento si menzionano tre aspetti concernenti rispettivamente: le precedenti compromissioni a livello penale e, comunque, le situazioni sospette deli-

neatesi per contatti con la criminalità organizzata di talune società partecipi al consorzio Iricav Uno; i rapporti intrapresi da taluni soggetti, consorzi e società, all'interno del consorzio Iricav Uno ovvero da altre imprese subappaltatrici, anche per quanto concerne forniture di beni e servizi – in senso lato, le commesse necessarie all'esecuzione dell'opera – con ditte gestite da individui collegati alla criminalità organizzata quando non da quest'ultima gestite o controllate direttamente; le ingerenze di soggetti appartenenti alla camorra per l'acquisizione di terreni suscettibili di espropriazione per la realizzazione della nuova tratta ferroviaria nell'ambito del progetto relativo all'alta velocità.

Ho ritenuto mio dovere venire in Commissione per riferire a proposito di questi argomenti.

Per quanto riguarda il primo punto, è evidente che saranno le imprese consorziate, se vorranno, a fornire gli elementi relativi a quanto richiamato nella nota integrativa. Non ritengo di essere in grado di fornire elementi concernenti specificamente tali società.

A proposito invece dei rapporti intrapresi da taluni soggetti, consorzi e società, all'interno del consorzio Iricav Uno con fornitori di beni e servizi, i responsabili del consorzio sono qui per rendervi ragione di quanto è avvenuto. La stessa cosa vale per quanto riguarda gli espropri, che rappresentano un aspetto particolarmente delicato: sono qui per rendervi ragione di come abbiamo operato e delle circostanze in cui sono maturati i fatti evocati nella relazione. Naturalmente sono disponibile a fornire tutti i chiarimenti e a rispondere a tutte le domande ulteriori che vorrete pormi.

Mi sia consentito riepilogare brevemente alcuni dati (cercherò di essere il più succinto possibile); laddove tali dati fossero già riportati in altri documenti in possesso della Commissione, farò senz'altro riferimento ad essi senza ripeterli.

Il consorzio Iricav Uno è stato costituito in data 6 agosto 1991 ad opera di otto soggetti, che per la verità non erano gli stessi di oggi. Originariamente era infatti presente Iritecna, oggi in liquidazione, che è stata sostituita da Fintecna, cioè dalla finanziaria che ha acquisito le partecipazioni azionarie delle società del gruppo IRI presenti nel consorzio.

PRESIDENTE. A che epoca risale questo passaggio?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Fintecna è stata costituita nel febbraio 1993 e la sostituzione di Iritecna è avvenuta immediatamente dopo, nel corso dello stesso anno. Entrambe le società sono comunque partecipate al 100 per cento dall'IRI: pertanto, anche ai sensi della legislazione antimafia, il passaggio è consentito in quanto il soggetto azionario rimane lo stesso ed è totalizzante.

A parte quindi la sostituzione di Iritecna con Fintecna, i soggetti che hanno costituito il consorzio Iricav Uno sono la società italiana per Condotte d'acqua SpA, l'Italstrade (entrambe del gruppo IRI), l'Ansaldo trasporti – anch'essa del gruppo IRI –, l'Astaldi, l'ICLA costruzioni generali, la Vianini lavori ed il Consorzio cooperative costruzioni. Le percentuali di partecipazione sono già riportate in altra parte della relazione e, quindi, non le richiamo.

Le obbligazioni contrattuali assunte dal consorzio Iricav Uno con la TAV prevedono, in sintesi, una convenzione per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione della tratta ad alta velocità Roma-Napoli, del 15 ottobre 1991, ed un atto integrativo alla predetta convenzione, dell'8 febbraio 1994, entrambi consegnati nelle mani del presidente.

Il corrispettivo di cui all'atto integrativo – che è quello nel quale viene menzionato l'importo – è pari a 5.508 miliardi, che rappresenta un prezzo a corpo forfettario omnicomprensivo. È importante illustrare l'articolazione del prezzo a corpo per comprendere i termini del problema della quota del 40 per cento dei lavori che dovrà andare in appalto: in altre parole, tale articolazione spiega come si determinano gli importi degli appalti.

I 5.508 miliardi sono ripartibili in 3.471 miliardi di opere civili, 613 miliardi di impianti tecnologici, 380 miliardi di sovrastrutture ferroviarie, 334 miliardi di acquisizione delle aree (cioè gli espropri) e 710 miliardi di oneri generali.

Il corrispettivo è a fronte di un contratto che dal Consiglio di Stato è stato definito contratto innominato di servizi e prestazioni, e non di mandato. A monte di questo contratto, cioè, vi era un contratto di concessione con il quale le Ferrovie affidavano alla TAV la progettazione, la costruzione e l'esercizio a fini economici delle linee ad alta velocità, con facoltà di subconcessione; la TAV ha concesso al consorzio Iricav Uno la progettazione e la costruzione (quindi due sole delle tre facoltà concesse alla TAV), sotto il regime di prezzo forfettario, tempo fisso e qualità garantita. Si tratta, cioè, di quello che gli anglosassoni chiamano contratto di *general contractor*, che non trova immediata rispondenza nella legislazione italiana sui lavori pubblici: di conseguenza, il Consiglio di Stato lo ha qualificato come contratto innominato, in considerazione della mancata configurazione di una fattispecie specifica di riferimento.

Tale qualificazione è di particolare rilievo, perché molte delle confusioni sull'applicazione della normativa sui lavori pubblici, inclusi alcuni aspetti della legge n. 55 del 1990, nascono da tale originaria anomalia, dovuta all'innovazione del contratto rispetto alla tradizione italiana dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Questa forma è stata scelta perché più vantaggiosa?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Si trattava di una formula – entriamo naturalmente in una valutazione opinabile – che meglio rispondeva al principio del finanziamento definito in gergo anglosassone BOT (costruire, operare e poi trasferire): si trattava cioè del finanziamento attraverso la gestione dell'alta velocità. In altre parole, la TAV aveva ed ha il problema di utilizzare denaro pubblico, ma anche denaro privato in misura addirittura prevalente (il 60 per cento) per finanziare un'opera pubblica, esercendo la quale può restituire il denaro che è stato investito per la realizzazione dell'opera stessa.

Il punto fondamentale era che bisognava sottrarre la fase di progettazione e di realizzazione alle incertezze ed alle lungaggini classiche delle procedure normali dei lavori pubblici in Italia: si è dovuto dunque trovare un metodo nuovo per garantire il finanziatore privato e nello stesso tempo, contestualmente all'individuazione del metodo nuovo, si è proceduto a quella dei soggetti che fornivano maggiori assicurazioni ai fini dell'assunzione di questo tipo di obbligazioni. I soggetti che le Ferrovie prescelsero furono l'IRI, l'ENI e la FIAT, tutti indicati nel contratto di programma. Ciascuno di questi soggetti era il *general contractor*, che a sua volta ha generato dei consorzi che si chiamano Iricav Uno ed Iricav Due, a significare che resta in capo all'IRI la responsabilità originaria e finale della qualità e del rispetto del tempo che sono alla base del contratto tecnico ed economico tra Ferrovie e TAV.

Un altro punto importante, che spero possa suscitare l'interesse della Commissione, è il seguente: si è giunti all'individuazione dell'importo con una procedura non concorsuale, perché all'epoca questo consentivano le leggi del nostro paese e le direttive comunitarie (eravamo nel 1991). Si è inoltre giunti all'individuazione dell'importo forfettario attraverso la seguente procedura: il consorzio ha effettuato la progettazione esecutiva; l'Italferr, che è il braccio secolare della TAV (per così dire, l'ingegnere delle Ferrovie), l'ha approvata; a quel punto, il consorzio ha formulato la propria offerta e l'ha chiusa in una busta che è stata consegnata in una banca. L'Italferr ha quindi compiuto una valutazione autonoma delle opere e solo in quel momento si è aperta l'offerta del consorzio e si sono confrontati i due dati. È quindi nato il negoziato e la cifra su cui vi è stato l'accordo, cioè i 5.508 miliardi, è stata sottoposta ad una serie di verifiche.

Vi sono stati infatti due *auditor* stranieri, Der Consultant e Arthur Dolittle,

che hanno verificato la rispondenza degli importi o, se volete, delle incidenze per chilometro di ferrovia, rispetto agli analoghi importi derivanti dalle esperienze francesi e tedesche. Al termine di questa operazione, che ha indicato la coerenza degli importi stimati da Iricav e accettati da TAV su mandato del Ministero del tesoro, che è l'azionista di riferimento delle Ferrovie ed anche dell'IRI, l'importo è stato sottoposto ad un'ulteriore verifica, effettuata da Coopers & Lybrand, che ha ridato coerenza finale a tutti gli accordi che erano intervenuti.

Vi è stato quindi l'intervento di tre *auditor* internazionali, che hanno sottoposto a verifica le analisi differentemente svolte ed il negoziato finale concordemente raggiunto tra Italferr e Iricav Uno.

SAVERIO DI BELLA. Qual è stato il costo sostenuto per i consulenti?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Non ne ho la più pallida idea; sono le Ferrovie che vi hanno provveduto.

Le attività che sono state affidate al consorzio Iricav Uno possono essere così riepilogate in forma sintetica, anche per quanto riguarda il soggetto che opera: il consorzio si occupa direttamente della progettazione esecutiva, degli affidamenti mediante appalto, in nome e per conto delle consorziate, della garanzia di qualità, della gestione del contratto con il consorzio Saturno, degli espropri e della direzione dei lavori.

ANTONIO BARGONE. L'Iricav fa tutto questo?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Sì, se ne occupa l'Iricav.

Sono invece effettuate mediante conferimento ai consorziati la progettazione costruttiva, la realizzazione diretta o tramite subappalto delle opere civili, la gestione degli appaltatori delle opere civili ed il controllo di qualità. Infine, gli impianti tecnologici sono affidati in appalto al consorzio Saturno ed anche le opere civili vengono affidate in appalto nella misura del 40 per cento, determinato secondo un calcolo di cui ora vi renderò edotti. Non ho menzionato specificatamente Saturno perché nella relazione del senatore Imposimato è già indicata la sua composizione, per cui ho ritenuto di non dover aggiungere nulla...

PRESIDENTE. Ed è conforme a quanto le risulta?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Sì, è conforme.

Come si determinano gli importi relativi al 40 per cento? È una *vexata quaestio*, perché molti immaginano che si debbano determinare calcolando il 40 per cento dei 5.508 miliardi; così non è, ai sensi dell'articolo 32 della convenzione. L'importo forfettario è di 5.508 miliardi; sono da dedurre gli impianti tecnologici (che sono già affidati al *nominated subcontractor* Saturno, già individuato dalle Ferrovie, per cui non possono formare oggetto di un ulteriore appalto) e gli espropri. Il totale della quota di Saturno e degli espropri è 949 miliardi. Vanno inoltre dedotti i servizi e gli oneri propri del *general contractor*, che come ho già ricordato sono pari a 710 miliardi, nonché quelle che vengono chiamate normalmente, nella prassi dei lavori pubblici e specificatamente nell'accordo con l'ANCE, forniture affidate autonomamente (queste ultime corrispondono alla quota-parte delle forniture che qualunque stazione appaltante può decidere sia conveniente affidare direttamente a soggetti da essa prescelti), per 874 miliardi. Il totale rimanente, partendo dai 5.508 miliardi, è 2.975 miliardi, il cui 40 per cento è pari a 1.190 miliardi: questa è la somma a base d'asta del 40 per cento che stiamo bandendo nella gara nazionale ed internazionale.

I conferimenti di cui vi ho fatto menzione ammontano complessivamente, al di fuori dei 5.508 miliardi, a 4.253 miliardi; per non tediarvi con i numeri, mi limito a precisare che sono la traduzione dell'importo percentuale delle quote di partecipazione nel consorzio delle singole consor-

ziate. Per esempio, la società Italstrade ha il 10 per cento delle carature consortili e pertanto ha 425,3 miliardi di conferimento; se interessa a qualche membro della Commissione, abbiamo un prospetto basato sulla divisione geografica, anche per province e comuni, delle assegnazioni per ogni singolo conferitario. La documentazione è a vostra disposizione.

Sempre con riferimento alla quota del 40 per cento degli appalti, il consorzio, come *general contractor* della TAV, a norma di convenzione deve appaltare il 40 per cento, in armonia con la normativa nazionale e comunitaria. Relativamente all'individuazione e quantificazione delle opere da appaltare ed alla selezione delle imprese terze, le consorziate di Iricav Uno (che agisce in nome e per conto di esse), oltre che ad una logica imprenditoriale ed alle esigenze tecnico-organizzative legate alla natura stessa delle opere da realizzare, hanno tenuto in considerazione i criteri espressi dall'ANCE. Il 24 gennaio 1994, vi è stato infatti un accordo fra tutti i *general contractor* e l'ANCE, con il quale si stabilivano criteri e modalità con cui bisognava mandare in appalto la quota del 40 per cento.

Posso comunque sintetizzare quanto abbiamo sino ad oggi realizzato: abbiamo bandito 48 gare, per un importo complessivo di 780 miliardi (rammentate che il totale è di 1.190 miliardi, per cui abbiamo già compiuto due terzi del cammino); di queste, 12 gare, per un importo complessivo di 65 miliardi, sono sotto la cosiddetta soglia comunitaria di 5 milioni di ECU e 36 gare, per un importo di 715 miliardi, sono sopra la soglia comunitaria. In proposito, desidero fornire alla Commissione un chiarimento specifico: vi è una differenza sostanziale nell'attuale legislazione italiana sui lavori pubblici, rappresentata dal fatto che nel caso di sotto soglia comunitaria l'anomalia comporta un'esclusione automatica, mentre nel caso di sopra soglia non è possibile l'esclusione automatica dell'offerta anomala.

La nostra legislazione, quindi, prevede che nel caso di offerta anomala – non importa quanto anomala – sia nella facoltà (applicata sistematicamente dal consorzio) della stazione appaltante chiedere la giustificazione dei prezzi fino a che non è chiarito il 75 per cento dell'importo offerto (il chiarimento deve quindi riguardare i prezzi che concorrono alla formazione del 75 per cento dell'importo). In altre parole, laddove vi fossero delle espressioni economiche eccessivamente ristrette, è diritto della stazione appaltante chiedere, fino alla quota del 75 per cento, chiarimenti del tipo: perché il cemento è stato indicato ad un certo prezzo? Perché la manodopera è indicata ad un altro determinato prezzo? Quando questi chiarimenti siano stati ottenuti e trovino giustificazione nei mercuriali, nelle abitudini, nella logica imprenditoriale, non vi sono motivazioni per cui l'offerta anomala debba essere esclusa: dobbiamo per forza accettarla. Questo fu uno dei punti di contrasto con l'ANCE all'avvio di questa vicenda.

Considerato anche che negli ultimi anni la legislazione in materia di lavori pubblici è cambiata più volte, in occasione del primo appalto – vigente il cosiddetto decreto Radice che prevedeva la possibilità dell'esclusione dell'offerta anomala – provammo a definire una griglia che consentisse una preselezione dei soggetti offerenti, specie nelle gare al di sopra della soglia, in modo che potessero accedervi soggetti più qualificati e meno improvvisati, che avessero cioè esperienza di lavori analoghi. Per l'opposizione delle associazioni di categoria dovemmo ritirare di gran carriera il primo bando di gara, lanciato nell'agosto del 1994, e fummo costretti ad imboccare la strada delle prescrizioni di bando di gara con la curve in viluppo dei minimi, cioè le più ampie possibili perché non avevamo gli strumenti per poterci opporre. Tant'è che hanno partecipato, e in qualche caso vinto, imprese la cui data di fondazione risaliva a qualche mese prima del bando, con tutte le conseguenze illustrate dal senatore Imposimato nel suo supplemento di relazione.

ANTONIO BARGONE. Erano iscritte all'albo?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. È sufficiente comprare un ramo di una società che sia iscritta per ottenere l'iscrizione all'albo nazionale costruttori.

Vi ho riferito di una prima articolazione degli importi che abbiamo messo a base d'asta suddividendoli in sopra e sotto soglia. Devo però riferirmi anche agli accordi che abbiamo stipulato con l'ANCE, che miravano sostanzialmente a fare in modo che il taglio degli appalti rispondesse contemporaneamente a due esigenze: da una parte non fosse troppo piccolo, cioè tale da mortificare le aspettative delle imprese più grandi che aspiravano ad ottenere la possibilità di acquisizione di contratti validi; dall'altra, se gli appalti fossero stati tutti di taglio molto grande, sarebbero state penalizzate ed escluse le piccole e medie imprese.

Non dimentichiamo, fra l'altro, che la prescrizione contrattuale con le Ferrovie obbligava il consorzio a non mandare in appalto lotti integrali, in quanto – a mio parere giustamente – le Ferrovie volevano mantenere la certezza e la garanzia che la responsabilità finale fosse in capo al *general contractor*; potevano quindi essere appaltati solo lotti omogenei ed economicamente validi, ma non interi tratti di ferrovia. Per cercare di ottemperare ad entrambe le indicazioni contenute nell'accordo con l'ANCE, abbiamo predisposto il cosiddetto piano generale degli affidamenti: un documento, previsto dal contratto ed approvato dalle Ferrovie, con il quale si effettua un'individuazione puntuale degli appalti, espressi sia per ammontare sia per ubicazione geografica, per tutti i 1.190 miliardi. Questo documento è stato sottoposto alle Ferrovie perché ne verificassero la corrispondenza contrattuale ed è poi diventato il punto al quale facciamo riferimento. Fino ad oggi abbiamo fatto 51 gare e per i 1.190 miliardi che ancora rimangono immaginiamo di doverne fare ancora 8.

Nell'albo nazionale costruttori è prevista una classificazione sulla base degli importi delle opere e viene fissata una soglia di importi, al di sopra della quale l'impresa viene qualificata come illimitatamente in grado di eseguire le opere, che corrisponde a 15 miliardi. Se assumiamo questa soglia come elemento spartiacque tra imprese medio-piccole da una parte e grandi imprese dall'altra, i risultati dei nostri bandi sono i seguenti: in termini di numero di bandi abbiamo assegnato alle piccole e medie imprese il 53 per cento e alle grandi il 47 per cento; in termini di importi il 21 per cento del totale è stato assegnato ai piccoli e medi appalti e il 79 per cento ai grandi appalti. Se spostiamo il limite dai 15 ai 20 miliardi, le percentuali per quanto riguarda gli importi diventano praticamente uguali a quelle per il numero di bandi, cioè 45 per cento e 55 per cento. Ciò significa che abbiamo fatto un grande numero di bandi per le piccole e medie aziende sul 21 per cento degli importi, cioè abbiamo previsto importi abbastanza piccoli per andare incontro alle necessità delle piccole e medie aziende, ma il 79 per cento del montante complessivo è stato assegnato a gare che richiedevano imprese con iscrizione illimitata.

Quindi, entrambe le lamentele provenienti dalle associazioni di categoria – mi riferisco ai ricorsi all'autorità antitrust dell'ACER e dell'ACEN e a quanto le associazioni di categoria hanno sistematicamente pubblicizzato sulla stampa – a mio modo di vedere non sono fondate.

LUIGI RAMPONI. Bisogna vedere perché reclamano!

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Perché ciascuno, da un'ottica diversa, non è soddisfatto di ciò che abbiamo fatto. Ma noi restiamo i responsabili finali dell'opera. Comunque, giusto o sbagliato che sia, questo è quello che abbiamo fatto ed il mio dovere è di riferirlo; a voi i commenti e le considerazioni.

Un altro argomento sollevato da talune associazioni di categoria e richiamato dal senatore Imposimato nelle ultime pagine del suo supplemento alla relazione è che in questi appalti sarebbero state scorporate parti talmente importanti da rendere

ıddirittura antieconomica l'esecuzione dell'opera per l'appaltatore che aveva vinto.

Ho preparato con molta puntigliosità un elenco di queste esclusioni; la media riguarda la bonifica degli ordigni bellici e le opere in verde, che possono essere realizzate esclusivamente da aziende specializzate, e la fornitura del calcestruzzo, presente abbastanza sistematicamente in alcuni appalti di una particolare delle consorziate, la Vianini, al cui gruppo afferisce uno dei più grossi produttori di cemento.

È frequente che l'amministrazione scorpori alcune forniture dove ritiene che sia più conveniente provvedere direttamente; tra l'altro, oggi nessuno produce direttamente il calcestruzzo, perché tutti lo comprano da tre grandi confezionatori. Se l'appaltatore deve comprarlo, tanto vale che lo fornisca direttamente chi produce il cemento. Non vedo come la mancata fornitura del calcestruzzo possa rappresentare un impedimento al normale sviluppo economico di un cantiere.

Vi sono altre voci che ricorrono qualche volta, per esempio il cosiddetto *subballast*, che sostanzialmente è uno strato di fondazione che si mette sotto la massicciata ferroviaria legato con bitume, quindi non riconducibile a opere di movimento di terra; è una lavorazione del tutto diversa e, fra l'altro, assai poco economica in quanto richiede una tecnologia di messa in opera propria di chi costruisce una massicciata stradale più che una ferrovia. Lascio comunque tutti questi dati a disposizione della Commissione.

Una ulteriore nota dolente è quella dei subappalti, a proposito dei quali sono due gli aspetti che, a mio modo di vedere, vanno chiariti. Il primo riguarda le procedure con le quali vengono scelti i subappaltatori; l'altro concerne l'articolo 18, comma 4, della legge n. 55 del 1990, richiamato nel ricorso all'antitrust da alcune associazioni di categoria, che prescrive non potersi effettuare, nel caso di appalti pubblici, un subappalto ad un valore inferiore dell'80 per cento del prezzo di vendita praticato dall'appaltatore alla stazione appaltante. In altre parole, se l'appaltatore vende alla stazione appaltante un'attività per 100 lire, non può subappaltarla a meno di 80 lire.

Per quanto riguarda la scelta dei subappaltatori, va messo in evidenza che il subaffidamento è momento operativamente integrato con l'attività dell'appaltatore. Non è quindi possibile configurare un sistema oggettivo di selezione, innanzitutto perché molto spesso il subappaltatore è uno specialista di un particolare lavoro; in secondo luogo perché le sue attività si estendono soltanto ad una parte dell'intera attività del cantiere, deve quindi essere soggettivamente selezionato dall'appaltatore perché deve avere tempi e tecniche che vadano d'accordo con le sue. A riprova di quanto sto dicendo, la legge italiana non prevede nessuna forma oggettiva di selezione del subappalto. Dunque, è inutile cercare in quella direzione obblighi che i conferitari e le consorziate dovevano sostenere per la selezione dei subappaltatori.

PRESIDENTE. *Questo chi l'ha sostenuto?*

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno.* Le organizzazioni di categoria, le unioni industriali delle singole province.

Quando si parla di favorire l'imprenditoria locale si commettono due improprietà. La prima, se si pensa di favorirla attraverso la fase degli appalti. Ciò è infatti impossibile, perché non esistono più quote di riserva, in quanto, ai sensi delle direttive comunitarie, le gare, le soprassoglie sono aperte a chiunque voglia gareggiare in Europa. Le quote di riserva appartengono agli anni passati – peraltro molti –, quando all'imprenditoria meridionale si riservava una quota degli investimenti della Cassa per il mezzogiorno: si sottraeva alla libera concorrenza per riservarla alle imprenditorie che avessero origine in certi luoghi. Oggi non più, non esiste nessuna possibilità di questo genere.

Se si pensa di utilizzare il subappalto per garantire la quota di riserva si com-

mette una improprietà dal punto di vista tecnico. Non si può obbligare un imprenditore a scegliere un subappaltatore in base non al principio della sua qualificazione professionale, ma al suo luogo di residenza. A mio modo di vedere, su questo aspetto si è fatta un po' di confusione, soprattutto sulla stampa. Si sono anche ingenerate aspettative illogiche per i motivi che vi ho esposto.

Quali sono, dunque, le procedure con cui vengono selezionati i subaffidamenti? Come ho detto, la scelta libera è dell'appaltatore, della singola consorziata, la quale sceglie chi vuole lei e, attraverso il consorzio Iricav Uno, sottopone preventivamente tale scelta, ai sensi degli articoli della convenzione e dell'atto integrativo, alla stazione appaltante TAV e Italferr. Quindi, viene chiesto il gradimento, che è dato sulla base di due elementi da parte di TAV: il primo è l'organizzazione tecnica, la storia professionale e quella economica del subappaltatore, che deve essere portata a conoscenza tramite schede che si preparano e si inoltrano alla TAV; il secondo è la certificazione antimafia. Sulla base di questi due elementi, la TAV concede il gradimento e Iricav Uno autorizza l'effettuazione del subappalto.

L'indicazione che troverà nei documenti che le ho consegnato, signor presidente, rappresenta il limite massimo di autorizzazione del lavoro subappaltato concesso dalla TAV, proprio con riferimento al primo di quei due elementi. Se un subappalto è autorizzato fino a 4 miliardi, non significa che si sia lavorato per tale cifra, ma che l'appaltatore è stato autorizzato a subappaltare quella categoria di lavoro fino al limite massimo di 4 miliardi, perché sono queste le caratteristiche tecniche, professionali ed economiche del subappaltatore.

PRESIDENTE. Così come quando si sono rivolti all'antitrust, vi sono state alcune risposte ai ricorsi? Le chiedo questo anche per offrire una indicazione rispetto alle vostre scelte.

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Vi sono stati due ricorsi all'autorità garante. Il primo, ad opera di ANCE, rivolto a TAV, IRI, ENI e FIAT, avverso alla costituzione stessa dell'obbligazione; ANCE ha sostenuto che l'operazione, come costituita, risultava lesiva della libera concorrenza nel nostro paese. Posso informarvi che è di pochi giorni fa la delibera definitiva che scioglie il quesito in senso negativo per il proponente. Quindi, la scelta fatta dalle Ferrovie non è apparsa lesiva della concorrenza nel nostro paese. Il secondo ricorso, pendente davanti all'antitrust, operato contro Iricav Uno da ACER e da ACEN, cioè dall'unione industriali delle province di Roma e di Napoli, per quanto riguarda le imprese edili, avverso al modo con cui Iricav Uno ha tagliato i bandi di gara, ha mandato in appalto le gare. A parere del ricorrente, inoltre, non è stato rispettato il quarto comma dell'articolo 18 della legge n. 55 del 1990. Esattamente, gli argomenti su cui sono venuto a riferire dinanzi a questa Commissione.

LUIGI RAMPONI. Ha avuto qualche riscontro negativo la richiesta di certificazione antimafia?

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Sì, abbiamo negato il subappalto, o lo abbiamo revocato, nel caso in cui il contratto fosse stato originariamente aperto, perché vi era una certificazione positiva poi revocata.

PRESIDENTE. Quindi, imprese che soggettivamente avevano le qualità richieste da Iricav Uno non potevano ottenere i subappalti perché ritenute mafiose o sospette di infiltrazioni mafiose.

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. In qualche caso è stato così, ma non negli appalti, nei subappalti.

PRESIDENTE. Comunque, si trattava di imprese che avevano già la capacità di stare sul mercato e di offrire servizi molto elevati.

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno*. Senza dubbio;

comunque, una capacità almeno proporzionata al valore del subappalto cui aspiravano.

Vi fornirò numeri sintetici dei valori dei subappalti, perché credo che più di qualunque parola possano chiarirvi ciò di cui stiamo parlando.

PRESIDENTE. Nel supplemento alla relazione del senatore Imposimato sono riportate le revoche...

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno.* Nel supplemento alla relazione del senatore Imposimato non vi è traccia delle revoche che abbiamo dato, anche perché, obiettivamente, sono intervenute dopo.

SAVERIO DI BELLA. Quante sono state le revoche?

ANGELO MARIA CICOLANI, *Responsabile degli affari generali del consorzio Iricav Uno.* Credo siano state otto. Anzi, sono stati otto i casi segnalati e in alcuni di essi il rapporto era già sciolto, nel senso che era già risolto, quindi non vi è stato bisogno di revoca; vi è stata solo la comunicazione che quell'impresa aveva ormai concluso da tempo il suo rapporto contrattuale. Comunque, si trattava di rapporti attinenti a lavori per pochi milioni, cioè per piccole forniture di materiale inerte, eccetera; in un caso, riguardavano addirittura la fornitura di materiale elettrico per l'installazione del cantiere, quindi alcune decine di milioni di fornitura.

PRESIDENTE. Queste le esamineremo a parte.

ANGELO MARIA CICOLANI, *Responsabile degli affari generali del consorzio Iricav Uno.* Abbiamo portato tutta la corrispondenza.

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno.* Il problema non si è posto in termini di certificazione, perché tutte l'avevano, ma in termini di decreto legislativo n. 490, che pone un altro tipo di problemi.

ALBERTO SIMEONE. Cioè altre prescrizioni?

PRESIDENTE. Questo lo approfondiremo poi.

LUCIANO BERARDUCCI, *Presidente del consorzio Iricav Uno.* Vi ho illustrato i due aspetti relativi ai subappalti e la logica con cui viene scelto il subappaltatore.

Tornando, quindi, all'osservanza della legge n. 55 del 1990, vi ho già informato del fatto che il contratto era a corpo, il che significa che non aveva un elenco prezzi unitario e che non vi era neanche una specifica dei singoli prezzi elementari. Tanto per capirci: non vi era scritto, per esempio, che per la fornitura di un metro cubo di calcestruzzo fatto in questo o in quel modo il prezzo era di *tot* lire italiane; vi si leggeva, invece, che erano *tot* i miliardi per ogni chilometro di ferrovia, che doveva avere certe prestazioni, che doveva essere fatta in un certo modo e con determinati livelli di servizio. Ecco perché il Consiglio di Stato lo ha classificato come un contratto innominato, ecco perché io ve ne ho reso conto. Poi, quando andiamo a cercare la coerenza nell'insieme delle leggi del nostro paese, non la troviamo più, perché il contratto d'appalto non risponde alla logica contrattualistica usuale. La legge n. 55 del 1990 prevede tutto ciò che è normale, non ciò che è fuori dalla normalità. La legge n. 55 prevede quanto vi ho già detto, cioè che il valore del subappalto non può essere inferiore a un certo importo. Ma se vi è un prezzo a corpo non basato su prezzi unitari, è evidente che non vi è un punto di riferimento. Quindi, sembrerebbe un circolo da cui è impossibile uscire.

In realtà, noi rendiamo all'amministrazione un tipo di certificazione in questo senso, cioè effettuiamo lo stesso dei controlli e delle verifiche, affinché non venga leso lo spirito previsto dalla legge. Come facciamo? In sostanza, quando formuliamo il prezzo forfettario, partiamo analizzando un progetto esecutivo, formuliamo noi dei prezzi (altrimenti dovremmo tirare la monetina per aria). Abbiamo un

nostro prezzario interno rispetto al quale verifichiamo che i valori di subappalto non ledano il dettato della legge. Rispetto a questo nostro dato intrinseco certifichiamo, verso la stazione appaltante, che il subappalto è fatto nel rispetto della legge. È una forzatura, ma non c'è altro sistema.

A sua volta, Italferr ha fatto altrettanto (ve ne ho reso conto all'inizio del mio intervento), nel senso che si è fatta una propria analisi. Noi presentiamo alla TAV il contratto di subappalto con tutti i prezzi elementari, per cui Italferr può verificare che quanto da noi affermato corrisponde a verità rispetto al proprio prezzario. Quindi, la verifica viene fatta in maniera intrinseca, ma da due soggetti diversi. Su questo non posso dirvi altro, perché non potremmo fare altrimenti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Berarducci. Il seguito dell'audizione è rinviato a martedì 13 febbraio 1996.

La seduta termina alle 18,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO STENOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Stenografia l'8 febbraio 1996.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Stampato su carta riciclata ecologica

STC12-MAF-97
Lire 500