

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/11699
presentata da **BORGHESI ANTONIO** il **20/04/2011** nella seduta numero **467**

Stato iter : **IN CORSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **20/04/2011**

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-11699

presentata da

ANTONIO BORGHESI

mercoledì 20 aprile 2011, seduta n.467

BORGHESI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

il geometra Giovanni Santini imprenditore, amministratore unico di CO.GE.FER S.p.A. (costruzioni generali e ferroviarie S.p.A.) ha confessato agli ispettori del Ministero una serie di azioni discutibili del gruppo Gavio sulla TAV;

il direttore del consorzio C.A.V.TO.MI ingegner L. Capponi ha inviato una lettera preoccupata alla Grassetto Costruzioni, nonché all'allora Presidente Marcellino Gavio, al vice presidente Giuseppe Sambo e all'amministratore delegato ingegner Claudio Vezzosi: nella quale scrive, tra l'altro:

«... desta estrema preoccupazione la progressiva amplificazione dei toni e delle trattate argomentazioni che sta assumendo la vicenda in questione, il che crea imbarazzo per lo scrivente consorzio al cospetto della propria Committente e Direzione Lavori anch'esse chiamate in causa dalla nota della ditta CO.GE.FER. Si ritiene pertanto opportuno suggerire un Vs. intervento al fine della risoluzione di una vicenda che, per quanto ci riguarda, ha già creato perplessità e disturbo...»;

il geometra Santini ha descritto i metodi inquietanti in uso nei cantieri della TAV, dettagliando sulla promiscuità tra i controllori ed i controllati, la sistematica falsificazione di documenti, atti, false fatture. Secondo le sue dichiarazioni il gruppo Gavio sarebbe riuscito a incassare oltre 100 milioni di euro della TAV aggirando ogni normativa del settore (specie quella che vieta categoricamente il subappalto «a cascata»). Controllato e controllore erano la stessa persona. Gavio controllava se stesso;

il 14 dicembre 2007 il servizio per l'alta sorveglianza delle grandi opere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviava a un memorandum riservato, dal contenuto choc, al Ministro Altero Matteoli. Oggetto del dossier: «Anomalie nell'effettuazione dei lavori inerenti alla costruzione della Linea Ferroviaria Alta Capacità Torino-Milano, Sub Tratta Torino-Novara, Lotti A2-A3»;

scrivono gli ispettori: «... la condotta delle società consortili è stata volutamente improntata alla lievitazione del costo complessivo dell'opera. Si rileverebbe un corposo introito di denaro non giustificato in capo al Gruppo Gavio (circa 100 milioni di euro) a fronte di lavori effettivamente svolti e fatturati a costi ampiamente inferiori dai soci consorziati con quota minoritaria. Tale fattispecie dimostrerebbe che, la stessa opera, poteva essere portata a compimento con un costo di gran lunga inferiore. Parimenti le società consortili sembrerebbero essere state create artificiosamente al fine di eludere il divieto di affidamento in secondo subappalto... singolare appare il fatto che C.A.V.TO.MI., Italferr e Spea (Direzione Lavori) interpellate da Co.Ge.Fer. non risulterebbero aver mai fornito

idonee risposte in merito ai siti utilizzati dalla Grassetto per lo smaltimento di circa 1,2 milioni di metri cubi di terre, provenienti dagli scavi di Biandrate e Agognate... lo stato di avanzamento dei lavori eseguiti da Grassetto non veniva effettuato in base al reale avanzamento dei lavori, bensì in base alla disponibilità finanziaria in quel momento presente nelle casse dei consorzi, dietro precise disposizioni che gli giungevano dalla sede dei consorzi di Tortona... Gli elementi persuasivi forniti dalla Cogefer sembrerebbero dimostrare che la condotta delle società consortili avrebbe portato volutamente alla lievitazione del costo complessivo dell'opera, al fine di consentire al Gruppo Gavio di introitare illegittimamente ingenti quantità di denaro... Il costo delle lavorazioni... risulterebbe essere stato contabilmente raddoppiato rispetto a quello sostenuto e che quindi doveva essere speso, passando da circa 10 milioni di euro/chilometro a circa 20 milioni di euro/chilometro»;

a questo punto devono essere ricordati alcuni fatti:

il 7 agosto 1991 l'ente Ferrovie dello Stato affida alla T.A.V. la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico del sistema alta velocità;

nella stessa data Ferrovie dello Stato affida alla Italferr S.p.A. il presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e sistemica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del progetto alta velocità;

TAV S.p.A. con convenzione sottoscritta il 15 ottobre 1991 affida alla FIAT Spa in qualità di general contractor tutte le attività necessarie per la progettazione esecutiva e la realizzazione del progetto alta velocità;

FIAT dà in appalto la realizzazione dell'opera al consorzio C.A.V.TO.MI. (consorzio alta velocità Torino-Milano - capofila Impregilo S.p.A. con una quota del 74,69 per cento);

il consorzio C.A.V.TO.MI. (consorzio alta velocità Torino-Milano) dà in subappalto i lavori di costruzione alle due imprese Biandrate società consortile e Agognate società consortile. In entrambe le società consortili il 95,90 per cento delle quote fanno capo ad imprese appartenenti al gruppo Gavio (Grassetto Lavori, Intestrate, Co.Ge.Fer, Sea Segnaletica, COGEDIL, L.A.S., Antonio Nicastro, Viar Costruzioni, Edil Rota, Emme Costruzioni F.Ili Melis);

dunque «controllati» risultano essere: le società Consortili Agognate e Biandrate che sono composte per una quota superiore al 95 per cento da aziende appartenenti al gruppo Gavio»;

controllore è invece: Il Consorzio Ca.V.To.Mi, General Contractor della tratta che ha affidato in subappalto i lavori alle consortili, che è composto al 66,50 per cento dalla Impregilo (della quale sono azionisti i Gruppo Gavio e Benetton). Altro controllore è la Spea Ingegneria per l'Europa S.p.A. che effettua la direzione dei lavori sulla tratta, braccio tecnico di Autostrade per l'Italia, entrata a far parte del gruppo Benetton, di cui sono azionisti sia Gavio che Impregilo;

privi di alcuna possibilità di controllo rimangono: Italferr, l'ente Ferrovie dello Stato e il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti -;

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti sopra riportati;

se non ritenga di dover intervenire con urgenza al fine di porre rimedio ad una situazione che impedisce reali forme di controllo su attività che generano costi in larga parte a carico dei contribuenti.

(4-11699)