SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

Documento N. 86-bis

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

SULLA COSTRUZIONE DELL'AEROPORTO DI FIUMICINO

(*Legge 5 maggio 1961, n. 325*)

PRESIDENTE: BOZZI ALDO, *deputato*

COMMISSARI: AMATUCCI ALFREDO, *deputato;* AMENDOLA PIETRO, *deputato;* AMIGONI PIETRO, *senatore;* ASSENNATO MARIO, *deputato;* BALDELLI VINICIO, *deputato;* BARDANZELLU GIORGIO, *deputato;* BATTAGLIA EDOARDO, *senatore;* BERTOLI GIOVANNI, *senatore;* BIAGIONI LORIS, *deputato;* BISANTIS FAUSTO, *deputato;* BORGHESE GIANGUIDO, *deputato;* CIANCA CLAUDIO, *deputato;* COMANDINI FEDERICO, *deputato;* CORNAGGIA MEDICI GIOVANNI MARIA, *senatore;* CRESPELLANI LUIGI, *senatore;* DE LUCA ANGELO, *senatore;* GENCO GIACINTO, *senatore;* GUERRIERI EMANUELE, *deputato;* LAMI STARNUTI EDGARDO, *senatore;* MACRELLI CINO, *deputato;* MARTINO EDOARDO, *deputato;* NENCIONI GASTONE, *senatore;* OLIVA GIORGIO, *senatore;* RICCIO MARIO, *senatore;* RONZA CARLO, *senatore;* ROSSI PAOLO MARIO, *deputato;* SANSONE LUIGI RENATO, *senatore;* SECCI EMILIO, *senatore;* SPEZZANO FRANCESCO, *senatore;* VALIANTE MARIO, *deputato*.

VERBALI DELLE DEPOSIZIONI DEI TESTI

ALLEGATO ALLA RELAZIONE COMUNICATA ALLE PRESIDENZE DELLE CAMERE IL 23 DICEMBRE 1961

TIPOGRAFIA DEL SENATO (2000)

INDICE

Ing.	Ernesto Lensi	*Pag.*	3
Ing.	Carlo Enrico Martinato	»	7
Ing.	Pietro Frosini	»	15
Dott.	Domenico Orzi	»	19
Ing.	Giovanni Battista Florio	»	24
Dott.	Luigi Fortini	»	28
Gen.	Mario Pezzi	»	30, 388
Col.	Guido Panunzi	»	36
Ing.	Francesco Scarsella	»	44
Ing.	Antonio Collatina	»	46
Ing.	Pietro Romagnoli	»	48
Ing.	Ottone Foderà	»	49
Gen.	Franco Cavallarin	»	51
Col.	Carlo Toscani	»	52, 363
Gen.	Attilio Matricardi	»	64
On.	Randolfo Pacciardi	»	98, 390
Col.	Giuseppe Amici	»	108
Gen.	Nerio Memma	»	126
Sig.	Anselmo Fusari	»	130
Sig.	Arturo Amici	»	136
Sen.	Mario Cingolani	»	138
On.	Salvatore Aldisio	»	139
Sen.	Umberto Merlin	»	144
Ing.	Giuseppe Rinaldi	»	146
Ing.	Domenico Romano	»	169
Ing.	Luigi Tocchetti	»	177
On.	Giuseppe Togni	»	181
On.	Benigno Zaccagnini	»	334
On.	Giulio Andreotti	»	339
On.	Paolo Emilio Taviani	»	349
Gen.	Felice Santini	»	353
On.	Giovanni Bovetti	»	356
Sig.	Ezio Bertaccini	»	358
Gen.	Luigi Morosini	»	360
On.	Fernando Tambroni	»	366
Dott.	Fausto Coen	»	369
Dott.	Fidia Gambetti	»	375
Sig.	Angelo Aver	»	380
Dott.	Fausto Coen e Dott. Fidia Gambetti	»	387
Gen.	Samuele Corbin	»	393

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE ERNESTO LENSI

La Commissione, riunita in seduta il 14 luglio 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Ernesto Lensi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Nella sua qualità di rappresentante del Ministero delle poste in seno alla Commissione interministeriale per l'aeroporto di Roma, ella ebbe una certa vicenda nella questione relativa alla scelta del terreno, perché rappresentò l'impossibilità di coesistenza dell'aeroporto con gli impianti che l'Italcable aveva in animo di installare nella zona stessa. Dovrebbe ora darci qualche ragguaglio e dirci in particolare se, per gli interventi da lei svolti in proposito nelle date che poi vedremo, e soprattutto il 17 aprile, ebbe l'incarico dal Ministero o se ebbero luogo per sue notizie proprie o per notizie avute dalla società Italcable.

TESTE — Conoscevo in parte la situazione anche per mio dovere di ufficio perché, per quanto riguardava gli impianti cablografici, i rapporti con l'Italcable erano anche trattati dal mio ufficio. Premetto che ero allora funzionario di grado VII, reggente dell'Ufficio linee e cavi del servizio VI-telegrafi. Dipendevo dal commendatore Di Guglielmo, che era mio caposervizio ed aveva anche le funzioni di vicedirettore generale. Operavo, quindi, riferendo al mio caposervizio.

PRESIDENTE — I suoi interventi in Commissione furono la puntuale applicazione di ordini, di direttive, di suggerimenti avuti, oppure lei agì per conoscenza propria della situazione esistente o per cognizione che l'Italcable gliene dette, o per l'una e l'altra circostanza insieme?

TESTE — Per l'una e per l'altra. Una parte delle questioni riguardava anche il mio ufficio, perché tutto ciò che riguardava gli impianti cablografici rientrava nella competenza del mio ufficio. Naturalmente di ciò che facevo ne parlavo al caposervizio.

Nel caso specifico assunsi informazioni presso l'Ispettorato generale del traffico, raccolsi questa notizia, ne parlai al caposervizio e, a conoscenza di tutte le questioni sorte nel dopoguerra per il ripristino degli impianti dell'Italcable, ritenni opportuno informare in via ufficiosa il Presidente della Commissione dell'aeroporto intercontinentale di questa situazione, riservandomi di farlo anche in via ufficiale qualora quest'ultimo lo avesse ritenuto opportuno. Tutto ciò perché dalle discussioni in Commissione appariva chiaro che la questione della scelta del terreno era molto importante, come d'altra parte era importantissima la questione della sistemazione degli impianti cablografici e radiotelegrafici; per ciò ritenni di prospettare la cosa e rimasi in attesa di conoscere la decisione del Comitato tecnico della Commissione del quale non facevo parte non essendo tecnico aeronautico. Sapendo che il Ministero aveva già dato un'approvazione di larga massima alla scelta della zona di Casal Palocco, cioè di Acilia, ritenni opportuno informare il Presidente perché ne portasse a sua volta a conoscenza il Comitato incaricato di scegliere e studiare tutte le possibili soluzioni per la scelta del sedime. Le soluzioni in atto erano Castel di Decima, Casal Palocco e Fiumicino. Poiché non ne facevo parte, non ho mai partecipato ai lavori del Comitato.

PRESIDENTE — Lei ha detto di aver fatto presente la situazione al Presidente della Commissione, generale Matricardi, una prima volta in via ufficiosa, benché il rappresentante di un Ministero di regola agisce in via ufficiale e non ufficiosa. Quando lei svolse quell'azione che lei stesso chiama ufficiosa, aveva informato il suo caposervizio commendatore Di Guglielmo ed aveva avuto istruzioni in tal senso, o è stata una sua iniziativa particolare perché era a conoscenza della situazione?

TESTE — Ne ho parlato al commendator Di Guglielmo, al quale riferivo in genere sulle questioni più importanti, e quindi ho agito di conseguenza. Anzi, verso la fine, prima della scelta, intervenni in Commissione per rappresentare la situazione, e in quella occasione raccomandai la necessità di accelerare questa scelta, anche perché l'Italcable

aveva già con grandi sforzi noleggiato delle navi posacavi.

PRESIDENTE. — Lei ha detto poc'anzi di aver agito sulla base di una duplice fonte di informazioni: una ufficiale, burocratica, e l'altra tramite l'Italcable. Ci vuol dire qualcosa in merito a questa seconda fonte.?

TESTE — Il comandante Osti, dell'Italcable, che si occupava, in qualità di capo servizio, della parte cablografica, mi aveva informato della lettera che la società aveva scritto direttamente al Presidente della Commissione. Aggiungo che col comandante Osti ho avuto rapporti di lavoro fin da prima della guerra.

PRESIDENTE — Il Ministero delle poste ha aderito alla proposta dell'Italcable sulla base di accertamenti anche autonomi o ha fatto propri gli accertamenti dell'Italcable ?

TESTE — Non mi risulta se abbia fatto accertamenti propri, perché i rapporti generalmente erano tenuti attraverso l'Ispettorato del traffico. Né so dell'azione svolta dall'Italcable direttamente presso la Commissione.

PRESIDENTE — Lei, in seno alla Commissione, prima in via ufficiosa e poi in via ufficiale, ha portato il pensiero del Ministero, secondo cui a Casal Palocco era preferibile fare gli impianti dell'Italcable. Desidero sapere se, nell'aderire a questa – che era un'idea dell'Italcable – il Ministero ha fatto propri gli accertamenti e le affermazioni dell'Italcable o li ha controllati per conto proprio. E ciò perché, in fondo, si profilava un ipotetico contrasto fra due pubblici interessi: quello dell'aeroporto e quello dell'Italcable.

TESTE — L'Italcable deve aver mandato, verso la fine dell'anno, una lettera ufficiale al Ministero, in cui si mettevano in rilievo le ragioni per cui conveniva concentrare in quella località gli impianti cablografici, radiotelegrafici, telefonici. Mi risulta che il Ministero ha risposto in senso affermativo. La parte che riguardava i cavi sottomarini, fu vista anche da me che, conoscendo bene la zona, sapevo che essa era migliore, per esempio, di quella dove sono posati i cavi statali di Fiumicino. Era indubbiamente una zona particolarmente felice, la migliore che si potesse trovare in quella fascia di terreno: era, insomma, la soluzione più economica e meglio rispondente per concentrare tutti gli impianti dell'Italcable. Tutto ciò, naturalmente, per quanto riguarda me personalmente, si riferisce alla parte cablografica.

PRESIDENTE — Quando ha avuto i primi incontri, i primi scambi di idee su questo problema con il comandante Osti ? Quando secondo lei, l'Italcable ha saputo dell'eventualità della costruzione in quella zona dell'aeroporto intercontinentale di Roma ?

TESTE — Sono passati 14 anni e non sono in grado di ricordarlo. Non posso certo precisare il mese ed il giorno. Con il comandante Osti avevo frequenti rapporti anche per la questione delle navi posacavi.

PRESIDENTE — Lei sa che il Ministero delle poste, alla domanda dell'Italcable del 31 dicembre 1946, diede, in data 3 febbraio 1947, un assenso, che lei stesso ha definito di massima, e lei stesso in Commissione, sulla base anche di questa manifestazione di pensiero dell'Amministrazione, svolse quella certa azione. Senonché, successivamente, il Ministero, in data 11 giugno 1947, scrisse all'Italcable manifestando dei dissensi; affermando cioè che era più facile spostare gli impianti dell'Italcable, che non un aeroporto qualora fosse stato scelto quel sedime. In altri termini, a due-tre mesi di distanza dal suo assenso di massima, il Ministero esprimeva delle riserve, delle perplessità, dei dubbi. Vorrei avere dei lumi precisi su questa vicenda.

TESTE — La mia azione è consistita nel rappresentare un dato di fatto: la necessità, l'opportunità, la convenienza per l'Italcable di mettersi in quella zona. Né da parte mia, né da parte del Ministero c'è stata un'azione di pressione, nel senso di invogliare o di dirigere il Comitato tecnico verso la scelta di quella soluzione o di un'altra. È evidente che, quando si studia un problema, si tengono presenti i pro e i contro di ogni soluzione. Ho ritenuto opportuno e doveroso, nell'interesse del mio Ministero, di rappresentare che nella situazione di Casal Palocco ci sarebbe stata anche questa difficoltà. D'altra parte – ed insisto – non c'è stata assolutamente l'intenzione di fare una qualsiasi pressione. Non l'ha fatta il Ministero, non l'ho fatta io personalmente. Nella mia azione – e nella lettera ufficiosa e nel mio intervento personale – mi sono limitato a far presente l'esistenza di una situazione di fatto, precostituita, molto importante nei riguardi di un pubblico servizio che in quel momento aveva una particolare importanza; mi sono limitato, in ultimo, a mettere in evidenza l'importanza di accelerare una decisione. Ed il mio intervento, del resto, non poteva avere altro valore anche perché né il Ministero, né io, avevamo la competenza necessaria in materia aeroportuale.

PRESIDENTE — In data 9 aprile 1947 lei ha scritto una lettera al Presidente della Com-

missione Matricardi, allegandovi un appunto: sapeva già, allora, che da parte dell'Italcable si era proceduto all'acquisto del terreno di Palocco e che l'Italcable aveva iniziato i lavori fin dal gennaio-febbraio ?

TESTE — Sapevo che aveva acquistato il terreno, non se avesse iniziato i lavori. Io conoscevo a fondo soltanto la parte cablografica.

PRESIDENTE — Lei, che è un tecnico, parlando a nome del Ministero e proponendo una certa posizione, la quale non poteva certo non influire sulla Commissione, era sicuro dell'impossibilità della coesistenza di un aeroporto con questi impianti ?

TESTE. — Ero sicuro che sarebbe stato impossibile trovare un'altra zona altrettanto idonea per gli impianti cablografici ed ero sicuro che gli impianti e l'aeroporto non potevano coesistere, per varie ragioni: per questioni di spazio e perché ci sarebbero state interferenze negli impianti di assistenza alla navigazione.

Le onde elettromagnetiche si possono captare ovunque ma, per fare un buon servizio commerciale, bisogna captarle con minor disturbo possibile: e tutto ciò che sta attorno – sia che si tratti di impianti industriali e sia che si tratti finanche di impianti domestici – disturba le stazioni radioriceventi, le quali ricevono con un segnale debolissimo. Ricordo che è in atto una vertenza tra il comune e l'Italcable per il mantenimento di alcuni vincoli che erano stati fissati all'epoca in cui l'Italcable ha acquistato il terreno dove è sorta la contestazione.

PRESIDENTE — Lei è al corrente di accertamenti tecnici che furono fatti dall'Italcable attraverso la società I.R.I.E.S. ?

TESTE — Ne ho inteso parlare molto vagamente, perché è una questione che riguardava l'ufficio progetti del Ministero e la Commissione stessa. Ripeto che ne ho sentito parlare a titolo non ufficiale.

PRESIDENTE — Ha avuto occasione di conoscere l'ingegner Golinelli dell'Italcable ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Desidero sapere se i contatti erano mantenuti con determinate persone o con gli uffici.

TESTE — Per quanto riguarda il mio ufficio, i contatti avvenivano prevalentemente attraverso il comandante Osti, che era il capo della sezione cablografica.

PRESIDENTE — Ella fece presente subito alla Commissione Matricardi – e cioè nelle primissime sedute, dato che la prima ebbe luogo il 10 febbraio 1947 – che a Casal Palocco, il cui terreno era stato acquistato il 30 gennaio, dovevano sorgere gli impianti dell'Italcable ?

TESTE — La discussione sull'argomento non avvenne subito perché le primissime riunioni furono fatte anche per determinare i possibili terreni da scegliere per il sedime. Poi, tutto passò sotto la giurisdizione del Comitato tecnico della Commissione, del quale non facevo parte.

PRESIDENTE — Desidero sapere se informò subito la Commissione che a Casal Palocco dovevano sorgere gli impianti dell'Italcable, dato che lei ne era a conoscenza.

TESTE — Non mi pare, perché le prime riunioni furono a carattere preliminare e non si giunse ad individuare i terreni.

PRESIDENTE — Voglia chiarirmi la natura giuridica dell'Italcable.

TESTE — È una società privata che svolge in concessione alcuni servizi internazionali di telecomunicazione.

PRESIDENTE — In quale veste il Ministero dava la sua approvazione a progetti di massima o esecutivi ?

TESTE — In base alla convenzione esistente. Tutti i piani comunque debbono essere sottoposti all'autorizzazione del Ministero.

PRESIDENTE — Lo Stato ha una partecipazione ed un controllo sulla società Italcable ?

TESTE — La società non è a partecipazione statale, ma il controllo – di carattere tecnico ed amministrativo – viene esercitato dallo Stato in base alla convenzione. Un rappresentante del Ministero delle poste fa parte del consiglio di amministrazione della società ed un rappresentante del Ministero del tesoro fa parte del collegio sindacale.

PRESIDENTE — Fu, per avventura, lei stesso ad informare l'Italcable, tramite il comandante Osti – col quale aveva frequenti contatti per dovere d'ufficio – quando si prospettò l'eventualità della scelta del sedime a Casal Palocco ? E, in caso contrario, le risulta come e quando l'Italcable venne a conoscenza che la Commissione Matricardi stava portando la sua attenzione su Casal Palocco ?

TESTE — Mi risulta che l'Italcable abbia svolto un'azione iniziale autonoma; ha scritto direttamente alla Commissione.

PRESIDENTE — Ricorda quando l'Italcable ebbe notizia dell'esistenza del problema dell'aeroporto ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Come mai nella sua lettera del 9 aprile 1947 diretta alla Commissione ha affermato la pratica impossibilità da parte dell'Italcable di costruire nuovi impianti in località diversa da Castel Fusano – prescelta

dall'Italcable – mentre il Ministero, nella lettera del 16 giugno 1947, non aveva ancora una posizione altrettanto decisa e riteneva anzi che l'Italcable poteva fissare gli impianti anche in altra località, diversa da Castel Fusano ? Il parere del Ministero fu espresso dall'ufficio tecnico o fu un parere interlocutorio ? A che cosa è dovuta questa diversa valutazione a tanta breve distanza di tempo ? Come si spiega questa contrastante presa di posizione ?

TESTE — È tutta questione di relatività ed anche di maggiore conoscenza ed approfondimento della questione maturatasi nel frattempo. All'inizio – e ripeto che io non sono, né ero allora un tecnico aeronautico – ho prospettato in quel modo la situazione; poi, dalle discussioni, dall'esame che è stato fatto in Commissione, è emersa anche l'importanza dell'aeroporto e sono state prospettate le difficoltà che potevano nascere per la coesistenza dei due impianti. Del resto, quando vi è una questione preminente rispetto ad un'altra, si ricorre ad una transazione, si studiano le varie possibilità, così come è stato nel caso in questione. Perciò si è trattato non già di un ripensamento, ma di un aggiornamento delle conoscenze.

PRESIDENTE — Questo dimostrerebbe che le conoscenze acquisite al mese di giugno portavano a considerare che quelle assolute necessità di stabilire gli impianti cablografici a Casal Palocco non esistevano.

TESTE — Non è esattamente così, perché tecnicamente si può risolvere qualunque problema. Si tratta, invece, di trovare la soluzione più rispondente e più conveniente.

PRESIDENTE — Questi ripensamenti del Ministero furono dovuti ad ulteriori riunioni e studi ? Quale fu, insomma, il motivo per cui scrisse quella lettera ?

TESTE — Non lo ricordo nei termini esatti.

PRESIDENTE — Ricorda se la Commissione Matricardi si sia mai occupata dell'affidamento all'I.R.I.E.S. dei sondaggi ?

TESTE — Non posso dire che non se ne sia mai parlato in modo specifico; comunque, i rapporti per questa questione intercorrevano tra il Ministero della difesa e l'Italcable.

Il Presidente

F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto

F.to: Ing. ERNESTO LENSI.

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE CARLO ENRICO MARTINATO

La Commissione, riunita in seduta il 14 luglio 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Carlo Enrico Martinato.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Lei è ancora in carica come dirigente ? Quale carica precisa riveste ?

TESTE — Appartengo alla Società Italcable dal 1° febbraio 1929. Sono dirigente dell'Italcable dal 1° agosto 1941 e sono direttore generale dal 12 agosto 1944. Attualmente sono anche vicepresidente, dall'anno scorso, in seguito alla morte del presidente.

PRESIDENTE — Lei sa la materia alla quale ci riferiamo. Desidererei innanzitutto conoscere quali erano i componenti del consiglio di amministrazione dell'Italcable, negli anni 1945, 1946 e 1947.

TESTE — Adesso, senza poter essere certo di non dimenticarne qualcuno, credo di poterli ricordare molto bene, perché il consiglio di amministrazione dell'Italcable fu istituito a partire dal 1° gennaio 1946. Prima c'era stata una gestione commissariale ed io fui commissario dal 12 agosto 1944 al 31 dicembre 1945; fui io stesso che convocai l'assemblea degli azionisti che ebbe luogo a Roma il 15 dicembre 1945 per ricostituire l'amministrazione normale della società.

Il consiglio di amministrazione allora eletto rimase fondamentalmente immutato salvo dei cambiamenti di minore importanza fino ad oggi. Perciò io potrei ricordarmi per sommi capi; non so se riuscirò a dirli tutti in fila. Comunque i consiglieri di amministrazione che furono eletti a partire dal 1° gennaio 1946 sono: oltre l'ingegnere Giovanni Carosio, fondatore della società, il ragioniere Mario Rossello, attuale Presidente ed io stesso come amministratore delegato, l'ingegnere Corrado Puccioni, il marchese Giulio Marconi, il comandante Luigi Solari, l'ingegnere Giuseppe Golinelli, l'ingegnere Zamboni di Buenos Ayres, l'ingegnere Giorgi di San Paolo del Brasile, il dottor Chieffi, l'avvocato Amilcare Lanza, il dottor Epifani.

PRESIDENTE — Non c'era nessun rappresentante dell'Amministrazione delle poste e telegrafi ?

TESTE — Quello non è eletto dalla società, ma è designato dall'amministrazione.

PRESIDENTE — E chi era ?

TESTE — Era in quel momento l'avvocato Villani.

PRESIDENTE — Negli anni 1946, 1947, 1948 ?

TESTE — Fu il primo rappresentante dello Stato nel consiglio di amministrazione, poi nel collegio sindacale fu nominato il sindaco La Penna presidente del collegio sindacale.

PRESIDENTE — Prima che venisse l'idea di fare gli impianti nella tenuta di Casal Palocco, questi impianti dove si trovavano e come funzionava l'Italcable ?

TESTE — Bisogna risalire per forza all'anteguerra perché in quel momento – 1° gennaio 1946 – riprese l'amministrazione normale. Comunque dopo l'agosto del 1944, quando ritornai da sotto le armi, mi fu assegnato, ad opera della Commissione alleata di controllo, il Commissariato dell'Italcable per occuparmene. In quel momento l'Italcable non funzionava (nel 1944). Prima c'erano due impianti: un approdo di cavi sottomarini ad Anzio (sezione cablografica) e una stazione radioricevente Malnome presso Ponte Galeria, a una trentina di chilometri da Roma in terreno però collinoso, cioè sulla parte alta. Questi impianti avevano sofferto moltissimo della guerra: quello di Anzio totalmente distrutto (la stazione cablografica fu completamente distrutta; manufatti, cavi distrutti). La linea che univa Anzio con Roma, anche quasi totalmente distrutta per il 90 per cento. La stazione di Malnome radioricevente, non era, come stazione, molto danneggiata, però privata di tutto: non c'era più niente degli impianti. In queste condizioni, dovendosi ricostruire la società, ed avendo anzi l'urgenza di procedere a questa ricostruzione perché c'era bisogno di allacciare l'Italia con il resto

del mondo e di difendere i nostri interessi che erano gravemente compromessi alle soglie del Trattato di pace, fu deciso, in seguito appunto ad una proposta da me presentata nel 1946 al consiglio di amministrazione, di spostare e l'approdo dei cavi e la stazione radioricevente concentrandoli in un unico organismo che avrebbe consentito un certo risparmio di impianti e di spese di esercizio. Per fare questo bisognava prima di tutto trovare un terreno in zona adatta cioè un terreno piano per le esigenze della radioricezione, e un terreno non lontano dal mare per l'esigenza dell'approdo dei cavi sottomarini. D'altra parte l'approdo dei cavi non è possibile dappertutto lungo la costa perché ci sono dei punti che non sono adatti, e Fiumicino era uno di questi, tanto che Fiumicino che era stato indicato nella prima convenzione che l'Italcable fece con il Governo italiano il 12 agosto 1921...

PRESIDENTE — Lei dice Fiumicino ?

TESTE — Fiumicino era stato indicato allora nel 1921 come approdo dei cavi sottomarini per l'America, e questa convenzione che fu rinnovata nel 1923, quando si passò alla fase esecutiva (perché nel 1921 non ebbe applicazione per difficoltà finanziarie, ma soltanto nel 1923 essendosi potuto ottenere uno spiraglio, un' assicurazione dell'esistenza del capitale). Nel 1923 fu anche confermato Fiumicino. Però c'era già una lettera del Ministero delle poste di allora, che dava notizia alla società che avrebbe dovuto comunque passare ad un altro approdo dato che Fiumicino non era adatto, sia per la presenza già di cavi sottomarini dell'Amministrazione postale telegrafica, sia per l'interramento del Tevere. Allora la società si rivolse nel 1922 a dei consulenti inglesi e questi consulenti, dopo uno studio adeguato, proposero Anzio come miglior punto concordando che Fiumicino non era adatto, ma ritenendo anche che la zona di Ostia (che era stata suggerita dall'Amministrazione postale come possibile alternativa) non era adatta nemmeno, soprattutto per l'entroterra che mancava di comunicazioni a quell'epoca (la zona di Castelporziano) e suggerirono Anzio. Ora Anzio era molto lontano da Roma e la ricostruzione di una linea non sarebbe stata possibile. Malnome come stazione radioelettrica non era più adatta a causa del terreno ondulato che non si prestava alle moderne antenne rombiche. Per queste due ragioni fu deciso di avvicinarsi a Roma e appunto nell'estate del 1946 fu individuato il terreno di Acilia-Palocco (noi lo chiamiamo Acilia) e dopo aver prospettato questo...

PRESIDENTE — Scusi se la interrompo; lei dice: « fu individuata », una forma un po' impersonale. Fu nominata una Commissione ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — In base a quale criterio tecnico si è proceduto ?

TESTE — I criteri tecnici sono quelli già detti, ma posso precisare...

PRESIDENTE — Fu nominata una Commissione ?

TESTE — Praticamente il servizio tecnico della società fu incaricato di occuparsi della questione e le prescrizioni erano: terreno di circa 150 ettari, assolutamente piano, non in vicinanza di sistemazioni urbanistiche, linee ferroviarie, fabbriche, accessibile e con un sottofondo umido in quanto occorreva che il terreno non fosse completamente secco, ma su un piano umido per la riflessione delle onde radio. Questo terreno si stimò che doveva essere a una distanza dal mare compresa fra uno e 10 chilometri, e nella zona fra la foce del Tevere e la pineta di Castelporziano: era la parte che rimaneva ancora accessibile delle zone vicino a Roma e non soggette ad interramento del Tevere perché il Tevere uscendo in mare interra a Nord e la corrente è sempre diretta verso Nord, non verso Sud. Pertanto (non so se è ammesso consultare degli appunti per la precisazione dei dati) nell'ottobre del 1946, precisamente il 19 ottobre 1946, fu riferito alla presidenza della società che la zona di Acilia era riconosciuta come la più adatta dal punto di vista tecnico. In seguito a questo fu provveduto su autorizzazione della presidenza, a prendere una opzione su un terreno in vendita (era difficile trovare un terreno in vendita) e risultò che un terreno era in vendita da parte della società Immobiliare nella zona della strada dei pescatori circa a 6 chilometri da Roma.

Ottenuta questa opzione, la proposta di acquisto del terreno fu portata al comitato esecutivo della società in data 20 dicembre 1946; il comitato l'approvò e deliberò i poteri necessari per l'acquisto.

PRESIDENTE. Quando avvenne l'acquisto ?

TESTE — L'acquisto avvenne il 10 gennaio 1947 con scrittura privata (scrittura privata intesa a fare i soliti accertamenti prima di procedere alla scrittura pubblica); l'atto pubblico fu invece stipulato il 30 gennaio 1947.

PRESIDENTE — La società procedette prima ad una opzione, poi all'acquisto in forma definitiva pubblica il 30 gennaio quando ancora, come risulta dagli atti non aveva ricevuto dal Ministero delle poste la necessaria autorizzazione e in una fase in cui non si sapeva ancora quale avrebbe potuto essere la scelta del terreno da parte della Commissione interministeriale dell'aeroporto ?

TESTE — Non sapevamo neppure della esistenza di un problema dell'aeroporto.

PRESIDENTE — Sapevate che esisteva una Commissione interministeriale che doveva procedere alla scelta del terreno ?

TESTE — Ne abbiamo avuto notizia, credo, ai primi di aprile del 1947, dopo l'approvazione del Ministero delle poste che ci pervenne in data 3 febbraio.

È normale che noi agiamo così, lo abbiamo fatto molte altre volte e lo facciamo sempre: quando si tratta di acquisti immobiliari bisogna provvedere all'acquisto e poi renderlo pubblico. Perché se attendiamo la approvazione del Ministero, questa ci lega a fare quell'opera e quindi per l'acquisto siamo sottoposti a condizioni vessatorie. Nel caso specifico noi abbiamo voluto prima accertare l'approvazione della società, la deliberazione del comitato esecutivo (che ha tutti i poteri del consiglio di amministrazione in questo campo) e poi siamo andati avanti. Appena fatto questo, si è chiesto e ottenuto il benestare dal Ministero. Se il Ministero non lo avesse dato (e la possibilità era molto remota perché le ragioni tecniche che avevamo addotte erano già riconosciute come valide e quindi l'approvazione era ovvia) noi non avremmo fatto altro che vendere il terreno.

PRESIDENTE — Lei dunque ha detto che l'Italcable ignorava l'esistenza di un comitato incaricato della scelta del terreno ?

TESTE — Noi abbiamo continui rapporti con l'Amministrazione delle poste per tante cose; per la ricostruzione dell'Italcable c'erano rapporti che datavano fin dal primo momento e i rapporti erano continui. L'amministrazione delle poste era al corrente di quel che facevamo perché, allo scopo di ottenere l'autorizzazione al programma di impianti, si fece una completa esposizione al Ministero in data 31 dicembre 1946.

PRESIDENTE — Ricorda lei con precisione quanti ettari furono acquistati ?

TESTE — 162. Tutti dalla Società generale immobiliare.

PRESIDENTE — Ricorda quanto fu pagato effettivamente

TESTE — Non lo ricordo con esattezza, ma posso senz'altro fornirle questo elemento.

PRESIDENTE — La prego di farmelo pervenire per iscritto. Ricorda quanti metri quadrati furono utilizzati per quest'opera e quando l'opera fu posta in essere ?

TESTE — La costruzione cominciò subito e l'opera nel suo complesso fu inaugurata nel giugno 1949 con cerimonia pubblica.

Il terreno lo abbiamo utilizzato tutto esclusivamente per l'opera. Posso dire che il terreno è piuttosto troppo piccolo, anziché eccessivo.

PRESIDENTE — Lei escludeva ed esclude tuttora, dal punto di vista tecnico, la possibilità di una coesistenza di questo tipo di impianto con un aeroporto ?

TESTE — Ci sono dei vincoli reciproci e delle limitazioni precise nel senso che l'aeroporto non tollera nelle sue vicinanze delle costruzioni aventi un'altezza di 30 metri. Per antenne di questa altezza bisogna che la distanza dall'aeroporto sia dell'ordine di chilometri e non di centinaia di metri. Viceversa, noi non possiamo tollerare la presenza di disturbi radioelettrici vicino al campo delle antenne. Noi abbiamo, in sostanza, delle limitazioni che oggi sono state precisate anche dal Consiglio superiore delle telecomunicazioni, limitazioni che arrivano perfino a proibire la edificabilità della zona per circa un chilometro di distanza dalle antenne.

PRESIDENTE — Quindi, per lei, dal punto di vista tecnico, era un problema di impossibilità più che di difficoltà; e, per lo meno, una difficoltà che si traduceva in una pratica impossibilità, in quel terreno, di fare coesistere questi organismi ?

TESTE — Nel terreno la coesistenza è impossibile. Anche un chilometro di distanza avrebbe potuto essere molto pregiudizievole reciprocamente.

PRESIDENTE — Questa difficoltà di coesistenza a che cosa era dovuta ?

TESTE — Ho già detto che le limitazioni e i disturbi erano reciproci.

Per quanto riguarda le antenne, esse disturbavano l'aeroporto per una certa distanza; l'aeroporto disturberebbe noi sia perché gli aerei usano la radio, sia perché l'aeroporto, attraverso il radar e altri indicatori reca dei disturbi e sia perché i motori possono essere pregiudizievoli.

Il Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni stabilì in circa un chilometro la distanza minima tra le antenne e una zona di urbanistica.

PRESIDENTE. — Lei ha già detto che la società ebbe notizia che era in vendita questo terreno della società generale immobiliare. Potrebbe spiegare il significato di queste parole? Cioè come ne ebbe notizia? Avete dei rapporti con la società immobiliare?

TESTE — No. In generale, quando la società ha bisogno di qualche cosa si rivolge a dei mediatori, i quali sono al corrente di quel che avviene e hanno notizia di ogni cosa. Io non posso precisare chi ci fornì la notizia perché non ricordo, tanto più che, come ho già accennato, allora dovevo badare a parecchi fronti e in particolare il più importante per me allora era l'estero, dove era in giuoco l'esistenza dell'Italcable e dei cavi sottomarini della società. Io ero in viaggio e venivo a Roma solo di tanto in tanto; a Roma era il vicedirettore generale ingegnere Luigi Sannio, poi deceduto, che si occupava particolarmente della cosa. Bisognerebbe che facessi delle indagini per sapere come abbiamo avuto la notizia.

PRESIDENTE — Dovendo impiantare queste opere, che indubbiamente rivestono un carattere di pubblico interesse e di pubblica utilità, avreste potuto avvalervi di una procedura espropriativa. Come è che non avete ricorso a questa procedura, con la quale certamente avreste ottenuto delle agevolazioni anche di prezzo e avete ricorso all'accordo privato, sia pure a quelle condizioni vantaggiose alle quali ha accennato poco fa?

TESTE — Vi era una questione di urgenza. È difficile adesso mettersi nell'atmosfera, per quanto riguarda l'Italcable, che esisteva a metà del 1946. La rete cablografica dell'Italcable era stata notevolmente danneggiata dalla guerra e, per quel che ne era rimasto, almeno nell'emisfero nord, era stata utilizzata principalmente dagli inglesi. Ora gli inglesi intendevano, con questo, di avere effettuato una occupazione definitiva dei cavi sottomarini italiani. Soltanto un'opera intensa di circa 3 anni (2 anni e mezzo forse) svolta dall'Italcable, attraverso tutti gli amici di cui essa poteva disporre in vari paesi e presso varie amministrazioni estere, potè ottenere che il Trattato di pace facesse una sola eccezione alle rinunce dell'Italia per i suoi beni all'estero. E questa eccezione è rappresentata dai cavi sottomarini. Il Trattato di pace esclude dal novero delle rinunce italiane soltanto i cavi sottomarini. Per ottenere questo è stato necessario che l'Italcable si impegnasse e dimostrasse di poter fare miglior servizio di quello che poteva essere fatto dagli inglesi e dagli americani che erano installati in Italia e che facevano servizio per il pubblico italiano. Per poter fare questo è stato previsto che il 1° agosto 1947 i cavi sottomarini sarebbero stati restituiti all'Italcable, a condizione che questa li avessi messi in esercizio immediato col Nord-America, col Nord-Europa, con la Spagna, per poter essere pronti il 1° agosto 1947. Nell'estate del 1946, quindi, il tempo era limitatissimo e se avessimo dovuto affrontare la procedura di un esproprio per ragioni di pubblica utilità non ci sarebbero occorsi meno di 2 anni. Né era facile in quei tempi ottenere la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE — Lei ha detto poco fa che l'Italcable, nei suoi organi dirigenti, ignorava il problema dell'aeroporto di Roma e ignorava in particolare l'esistenza del Comitato interministeriale che se ne occupava. Ma un certo momento ne ebbe notizia. Io desidererei sapere due cose: 1°) se e quali rapporti l'Italcable ebbe per questa vicenda e per altre vicende di rapporti normali con il Ministero delle poste e telecomunicazioni, con l'ingegnere Lensi; 2°) quali interventi svolse l'Italcable direttamente o attraverso componenti della Commissione ministeriale Matricardi per far valere il punto di vista della società Italcable, cioè la necessità di disporre di quel terreno per poter costituire questi impianti tecnici e quindi dell'impossibilità di adibire quei determinati terreni ad aeroporto.

TESTE — L'Italcable puntò allora, per la difesa di quello che considerava non soltanto il proprio interesse, ma un interesse chiaramente nazionale perché ad esso era legata la salvezza della rete cablografica, sul Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a cui la società fa capo.

Mi pare che allora l'ingegnere Lensi fosse Capo del servizio VI (servizio telegrafico) ed era praticamente la controparte, quella a cui si faceva riferimento. Quando, alla fine di marzo o ai primi di aprile 1947, l'Italcable seppe dell'esistenza di un problema dell'aeroporto e della esistenza di una Commissione di esame per l'aeroporto stesso, seppe anche che ne faceva parte un rappresentante del Ministero delle poste. Fu naturale per l'Italcable di chiedere che il rappresentante del Ministero delle poste si adoperasse per difendere questo punto di vista. Successivamente so che da parte dell'Italcable (anche se non mia personale) ci fu un interessamento (furono scritte delle lettere e inviati dei promemoria) anche presso il Ministero dell'aeronautica, tanto che l'Italcable a un certo punto, si offerse anche di collaborare con quel Mi-

nistero (dell'aeronautica) per determinare, accertamenti del genere.

PRESIDENTE — Ha avuto rapporti personali con l'ingegnere Lensi ?

TESTE — Lo conoscevo da prima della guerra, ma non ne ho avuti...

PRESIDENTE — Quindi svolse quest'azione di tutela di questo, che considerava interesse generale...

TESTE — Sulla base di un promemoria da noi fatto.

PRESIDENTE — Ricorda che cosa fu fatto per accertare la natura del terreno ? Voi vi offriste: che cosa si fece ?

TESTE — Fu fatta semplicemente una perizia. Fu richiesto l'intervento di un perito dell'ufficio geologico e fu fatta una perizia per stabilire la stratigrafia del terreno dove noi avevamo le stazioni (ad Acilia). Furono fatti dei sondaggi ad opera di questo perito, che riferì con una memoria, che fu rimessa al Ministero dell'aeronautica. Questa memoria indicava l'esistenza di notevoli strati torbosi che avrebbero presumibilmente subìto delle contrazioni, delle dilatazioni col tempo, dando instabilità al suolo.

PRESIDENTE — Questi accertamenti elettrogeofisici furono fatti tanto ad Acilia (Palocco, per intenderci) quanto a Fiumicino ?

TESTE — No furono fatti soltanto a Palocco.

PRESIDENTE — Quindi gli accertamenti erano diretti ad accertare se il sedime di Acilia fosse idoneo all'aeroporto ?

TESTE — Noi avevamo interesse a conoscere il terreno su cui posavamo la nostra stazione; e, siccome questo sembrava collimare con l'interesse generale che il Ministero dell'aeronautica aveva in quel momento, di avere un complesso di stratigrafia delle varie zone ad ovest di Roma, noi ci offrimmo di farla anche più completa di quella che a noi poteva essere utile, per dare al Ministero dell'aeronautica la tranquillità di conoscere meglio questo terreno. Non ricordo esattamente alla fine le ragioni tanto più che io non presi contatti personalmente su queste cose. Ricordo soltanto l'esistenza di quella proposta che fu mandata al Ministero dell'aeronautica il 19 maggio 1947.

PRESIDENTE — In questa lettera del 19 maggio 1947, stando a quel che è scritto ci sembra che si parli di località Ostia-Antica e Fiumicino: si tratta di una sola località o di due ? Cioè di Ostia Antica-Fiumicino o di Ostia Antica e di Fiumicino ?

TESTE — Dagli appunti che io ho risulta che l'incarico venne affidato alla impresa I.R.I.E.S. che effettuò i lavori. Noi praticamente ci siamo disinteressati di questa cosa; in quel momento facemmo quell'accordo ma non so come andò a finire dopo.

PRESIDENTE — Vorrei sapere dall'ingegnere Martinato chi era il responsabile dell'ufficio tecnico della società Italcable a quell'epoca, per la individuazione di quel terreno come idoneo alla nuova installazione.

TESTE — I responsabili erano due: il Capo del servizio tecnico ingegnere Mario Suppan e l'ispettore tecnico ingegnere Niutta.

PRESIDENTE — Questi signori ingegneri, che erano i responsabili dell'ufficio tecnico delle ricerche geofisiche che furono fatte successivamente, quasi collateralmente alle ricerche per l'aeroporto di Fiumicino, perché le fecero in ritardo e cioè dopo l'acquisto del terreno ?

TESTE — Certamente non erano intese a stabilire l'idoneità del terreno. Gli accertamenti potevano semmai essere utili per le fondazioni degli edifici. Quando si fanno degli edifici si deve sapere a che profondità si deve andare e per questo, non c'è che da fare accertamenti di quel genere. Per noi sarebbero bastati accertamenti alla zona dove costruivano gli edifici e non in altri punti, ancorché le basi delle antenne qualche volta richiedono delle cure particolari, ma queste sono richieste soprattutto dalle fondazioni degli edifici. Per noi sarebbero bastate delle ricerche di natura stratigrafica nella zona della stazione, ma dato l'interesse di collaborazione che c'era anche con l'aeronautica al riguardo (avendo appunto saputo che l'aeronautica era interessata al problema) facemmo qualche altro sondaggio.

PRESIDENTE — Si domanda se per la scelta e per l'acquisto da parte della società Italcable questa avesse compiuto accertamenti tecnici sulla zona; perché da quanto detto all'inizio ci si era preoccupati soltanto della lontananza dal mare e della natura pianeggiante del terreno.

TESTE — Gli accertamenti intesi a vedere se il terreno era idoneo per i nostri scopi furono fatti da noi stessi prima dell'acquisto. Quelli stratigrafici furono fatti dopo e risultò l'esistenza di strati di torba che avrebbero dato luogo a dei movimenti di cui, non essendo gravi per la costruzione di un edificio del genere, bisognava tenerne conto, per cui l'edificio fu fatto adeguatamente. Evidentemente o gli accertamenti non furono così perfetti come avrebbero dovuto essere o la costruzione dell'edificio non fu fatta in modo adeguato visto che dei movimenti vi sono stati lo stesso.

PRESIDENTE — Sa se l'amministrazione delle poste, prima di dare l'autorizzazione all'Italcable abbia fatto accertamenti autonomi?

TESTE — Gli accertamenti sono quelli che si possono fare con semplici sopralluoghi, non più di questo.

PRESIDENTE — La società ha sentito, ad un certo momento, la necessità di fare delle ricerche geoelettriche. Come spiega tali ricerche per la costruzione di edifici di così scarsa importanza?

TESTE — Bisogna pensare che una stazione cablografica non si sposta né si ripara tanto facilmente, trattandosi di apparecchi delicatissimi. Per questa ragione la società ritenne di affidare ad uno specialista tali esami che risultarono oltretutto abbastanza rapidi ed economici.

PRESIDENTE — Perché per Fiumicino l'Italcable ha fatto analoghe ricerche di carattere geoelettrico?

TESTE — L'Italcable approfittò della circostanza che l'aeronautica doveva creare dei cantieri per unirsi a lei in quest'opera.

PRESIDENTE. — Che fine ha avuto la stazione radioricevente di Malnome?

TESTE — La stazione radioricevente di Malnome fu sgombrata dall'Italcable e divenne un terreno di vendita. Il Ministero della marina, poiché sul posto era attrezzata una stazione radioelettrica, ebbe convenienza ad acquistarla.

PRESIDENTE — Le consta se da parte della Commissione interministeriale si era chiesto l'uso della stazione radioricevente di Malnome come stazione radioricevente per l'aeroporto?

TESTE — A me non risulta sia stato chiesto, salvo che ero personalmente dell'opinione che tale stazione poteva avere indubbio interesse per l'aeroporto. La cosa non ebbe seguito perché subentrò, come ho detto, il Ministero della marina.

PRESIDENTE — In una lettera a firma sua del 16 giugno 1947, inviata al Ministero delle telecomunicazioni si accenna ad un parere diverso del Ministero circa una possibile indicazione della stazione dell'Italcable. Il Ministero avrebbe manifestato l'avviso che sarebbe stato più facile spostare la zona degli impianti Italcable anziché quella dell'aeroporto (*legge la lettera del 16 giugno 1947 dell'ingegnere Martinato inviata al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni*).

TESTE — Si è trattato di una tardiva segnalazione del Ministero rispetto ad una autorizzazione già data. Il Ministero in data 11 giugno 1947 (evidentemente su pressioni ricevute dal Ministero dell'aeronautica) espresse l'avviso dell'opportunità di accantonare la proposta in attesa di conoscere i risultati degli studi in corso per la scelta dell'area destinata all'aeroporto. Questa lettera provocò la nostra risposta nella quale si aggiunse anche che era difficile spostare l'approdo dell'Italcable. Comunque il 12 giugno iniziarono i lavori sulla zona.

PRESIDENTE — Desidero sapere se i lavori sono cominciati prima di presentare il progetto esecutivo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (al Ministero il progetto fu presentato il 31 marzo) poiché dalla lettera sembra che i lavori abbiano avuto inizio prima del 31 marzo, dato che a maggio già si parlava di lavori in corso.

TESTE — Bisogna distinguere tra lavori di spostamento dei cavi marini e lavori di impianto. I primi furono iniziati, credo, nella primavera del 1947. Le navi furono noleggiate nei primi mesi e la loro presenza presupponeva una sistemazione almeno provvisoria per la stazione di approdo.

PRESIDENTE — La stazione di Malnome quanto dista dall'attuale aeroporto di Fiumicino?

TESTE — In linea d'aria almeno 6-7 chilometri.

PRESIDENTE — Desidero sapere se la struttura del suolo abbia una diretta influenza sul costo della costruzione e quindi sul prezzo di acquisto.

TESTE — Compravamo non per costruire: infatti di 1 milione e 620 mila metri quadrati dovevano servircene per costruzione soltanto 400. Per noi la natura del terreno aveva rilevanza ai fini dei risultati delle ricerche radioelettriche, non per la costruzione.

PRESIDENTE — Resta confermato quanto detto all'inizio che non avete restituito nessuna parte di questo terreno all'Immobiliare.

Ella sostiene categoricamente che l'Italcable fino al marzo del 1947 non sapeva assolutamente nulla di una eventuale scelta del sedime per la costruzione dell'aeroporto a Ostia e ciò malgrado che la stampa se ne fosse largamente occupata, malgrado sopralluoghi già fatti nel 1946 e malgrado che l'ingegnere Lensi (con il quale l'Italcable aveva continui rapporti) facesse parte della Commissione Matricardi fin dal gennaio.

TESTE — Informazioni di carattere ufficiale l'Italcable non ne ebbe – che io sappia – se non attraverso la lettera del Ministero delle poste che arrivò l'11 gennaio 1947. Comunque debbo ritenere che se ciò fosse avvenuto

avremmo certamente difeso la nostra posizione.

PRESIDENTE — Lei sostiene di essere stato informato ufficialmente soltanto nel giugno attraverso la citata lettera delle Poste e telecomunicazioni, senonché si fa rilevare che il 2 aprile 1947 l'ingegnere Lensi inviò al Presidente della Commissione « Progetti e costruzioni » di Fiumicino una lettera con la quale si faceva presente il punto di vista dell'Italcable e si indicava anche l'acquisto avvenuto in data 30 gennaio 1947. Essendo questa lettera del 2 aprile è da presumere che l'Italcable fosse a conoscenza della cosa già da prima.

TESTE — L'amministrazione della società risponde su fatti che può accertare, quindi su dati ufficiali; e non si basa su dati ufficiosi. Dell'esistenza della Commissione e delle sue ricerche per il terreno nella zona probabilmente ne abbiamo avuto notizia attraverso la stampa (non posso essere più preciso anche perché, come ho detto, in quell'epoca ero molto spesso all'estero). Naturalmente quando si pensò che al Ministero dell'aeronautica interessava fare delle ricerche geofisiche, è venuto spontaneo ai nostri tecnici di farlo insieme anche per ragioni di economia.

PRESIDENTE — Come mai l'Italcable, ufficialmente informata della eventualità che il sedime prescelto doveva essere quello di Casal Palocco, iniziò ugualmente i lavori e li proseguì ?

TESTE — Corremmo un rischio, sia nell'acquistare il terreno, che nell'iniziare i lavori. È un rischio comunque che, nelle stesse circostanze correrei anche oggi trattandosi di una questione per la quale bastava un nulla per determinare un disastro. Per noi più che sapere se l'aeroporto si doveva o no fare, aveva importanza la decisione di continuare o no l'Italcable, cosa che aveva una importanza maggiore del rischio che correvamo.

PRESIDENTE — Ricorda quanto è costata all'Italcable quest'opera ?

TESTE — La ricostruzione mediterranea un milione di sterline. La zona di Palocco può rientrare nell'ordine dell'attuale miliardo: 250 milioni è costato soltanto il cavo interrato Acilia-Roma.

PRESIDENTE — Poco fa ha accennato alla costruzione di cantieri per le ricerche geoelettriche da parte del Ministero dell'aeronautica. Desidero sapere se ella ha idee precise sul carattere di queste ricerche; se è sicuro poi che si siano dovuti formare dei veri e propri cantieri.

TESTE — Non seguii per nulla le ricerche; seppi che i miei collaboratori tecnici avevano però studiato la cosa e che soltanto in un secondo momento si pensò di affiancare la nostra opera a quella dell'aeronautica, forse dicendo « cantieri » ho usato una parola inesatta.

PRESIDENTE — Sa il teste, nel momento in cui veniva offerta la possibilità di collaborazione per queste ricerche, quale fosse la finalità che intendeva perseguire il Ministero dell'aeronautica ?

TESTE — Non saprei rispondere adesso perché non ricordo le date. Non ricordo se in quel momento – quando fu decisa quella collaborazione, il 19 gennaio 1947 – eravamo o no a conoscenza della cosa. Ma, certamente già dall'aprile lo sapevamo.

PRESIDENTE — Come mai ella prestò la sua collaborazione e non si ribellò dato che la coesistenza della stazione dell'Italcable e quella dell'aeroporto erano incompatibili ?

TESTE — Non si tratta di collaborazione per la scelta dell'aeroporto, ma di collaborazione in tutt'altro campo. Infatti noi svolgiamo questo tipo di attività col Ministero aeronautica in molti settori ed anche attualmente, per determinati sondaggi o servizi si servono della nostra opera.

La scelta dell'aeroporto era una materia che non veniva toccata in quel momento perché era di carattere amministrativo.

PRESIDENTE — Lei ha sostenuto che l'aver fatto in cooperazione con l'aeronautica determinati accertamenti è stato per ragioni di economia. Ma evidentemente le finalità che poteva perseguire l'Aeronautica con tali accertamenti erano diverse da quelle dell'Italcable, mirando l'Aeronautica alla possibilità di stabilire se si potevano fare degli impianti per un aeroporto. Si tratta quindi di punti di vista diversi. Quale era la necessità di fare insieme queste ricerche se poi sono state pagate dall'Aeronautica per proprio conto e così anche da loro ?

TESTE — Mi rendo conto che a distanza di tempo si possa avere questa sensazione, ma si trattava di una occasione sorta per tutti e due per fare un lavoro insieme e ne abbiamo approfittato, ripeto, anche per ragioni di economia.

PRESIDENTE — Quale era l'ammontare della spesa sostenuta al momento in cui si svolsero le ricerche isolate e per la parte dell'Italcable che del Ministero ?

TESTE — È molto difficile rispondere a questa domanda perché richiederebbe un'indagine di natura contabile. Posso ritenere che ci trovavamo, comunque, nell'ordine dei cento milioni del 1946.

PRESIDENTE — Come mai l'Italcable, che aveva rapporti così frequenti col Ministero, anziché segnalare direttamente a questo l'opportunità di intervenire nei confronti della Commissione, scrive al Presidente della Commissione ?

TESTE — Sul momento, quando è arrivata la notizia, abbiamo scritto una lettera appunto perché sapevamo che era stata nominata questa Commissione, ma abbiamo scritto certamente anche al Ministero delle poste. L'urgenza comunque era tale che giustificava qualsiasi passo.

PRESIDENTE — Nella lettera del 16 giugno si dice che l'ingegner Lensi era al corrente di tutto uno studio accurato, relativo alla assoluta impossibilità per l'Italcable di impiantare la nuova stazione in località diversa da Castelfusano. Come aveva potuto l'ingegner Lensi avere queste notizie da parte dell'Italcable ?

TESTE — Vi sono stati dei rapporti ufficiali ed evidentemente anche rapporti non ufficiali. Non so quali dei miei collaboratori avevano rapporti più frequenti col Ministero delle poste, sicché questi possono essere stati anche personali da parte di qualche nostro ingegnere, caposervizio.

PRESIDENTE — Può dirmi se i rapporti con l'ingegner Lensi erano affidati a funzionari individuati dall'Italcable, oppure no ?

TESTE — I rapporti non sono stati mai affidati ad una persona o ad un gruppo di persone; da noi si va sempre per incarichi. Cioè l'ufficio tecnico si occupa di certe cose, il vicedirettore generale di altre, ecc. L'ingegner Lensi era un'autorità per noi, una personalità.

PRESIDENTE — Prego l'ingegner Martinato di farci conoscere il prezzo effettivo pagato alla Società Immobiliare dall'Italcable e l'indennità pagata dal Ministero della marina all'Italcable per la zona di Malnome che, come abbiamo appreso, fu ceduta alla Marina. Gradirei conoscere anche l'ammontare del prezzo risultante dagli atti.

TESTE — Mi impegno a procurarle questi dati.

PRESIDENTE — Può dirmi, dato che i lavori vennero ultimati e completati nel 1949, se dal 1949 ad oggi questi impianti hanno dato motivo ad inconvenienti e quali, se ci sono stati ?

TESTE — Il funzionamento degli impianti è stato quello che ci attendevamo e ci si doveva attendere, data la scelta che era stata fatta.

PRESIDENTE — Può dirci se l'Italcable ha proceduto ad altri acquisti (oltre quello per l'impianto di Casal Palocco) di terreni di proprietà dell'Immobiliare ?

TESTE — Non mi risulta ci siano stati acquisti di altri terreni dall'Immobiliare. Noi non compriamo terreni salvo quando ci servono ai nostri scopi.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: *Ing.* CARLO ENRICO MARTINATO

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE PIETRO FROSINI

La Commissione, riunita in seduta il 14 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Pietro Frosini.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella ricorda di aver fatto parte della Commissione interministeriale per l'aeroporto di Roma in qualità di rappresentante del Ministero dei lavori pubblici?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Vuol dire quel che ricorda in ordine allo svolgimento dei lavori in seno alla predetta Commissione, soprattutto ciò che attiene alla parte di sua competenza, e cioè valutazione dell'idoneità del suolo, scelta del suolo, operazioni tecniche di accertamento e quanto altro ritiene utile?

TESTE — Non ricordo da quale Ministro fui designato; ricordo però che entrai a far parte della Commissione in sostituzione di un altro collega ispettore. Della Commissione facevano parte anche rappresentanti di altri ministeri e – mi pare – esperti americani. Tanta gente, insomma, di cui non ricordo i nomi. Cominciammo a discutere del progetto e della località dove l'aeroporto dovesse sorgere. Mi pare che il Demanio aeronautico avesse già presentato un abbozzo del progetto. Le proposte erano tre: 1°) ingrandire Ciampino; 2°) Pratica di Mare; 3°) Fiumicino.

Nella mia qualità di ingegnere feci presente la necessità di far pronunciare gli aviatori prima che la Commissione procedesse alla scelta della località, e ciò perché ritenevo gli aviatori più adatti a giudicare sulla idoneità del luogo da scegliere. In proposito, ricordo che in prossimità di tutte quelle zone vi erano i Colli Albani, da molti aviatori giudicati fastidiosi.

Comunque, mi pare che tutti fossero concordi sulla esclusione di Pratica di Mare, trattandosi di un'area un po' stretta che non avrebbe consentito o avrebbe almeno reso difficile un eventuale prolungamento delle piste.

Altrettanto concordi si trovarono sulla impossibilità di un ampliamento di Ciampino. Non rimaneva quindi che Fiumicino. Ricordo che convenni sulla necessità di concentrare la nostra attenzione su Fiumicino, ma dissi anche che dovevamo sentire gli esperti dell'Aeronautica, perché i Colli Albani non erano poi tanto lontani. Aggiunsi ancora che, per quanto riguardava la natura del terreno, ritenevo opportuno sentire il parere dei geologi sulla idoneità del terreno, anche perché si trattava di un terreno già bonificato. Poi non mi sono più occupato di questa cosa, anche perché di Pratica di Mare non se ne è parlato più, essendo stata già esclusa.

Dopo questi interventi, cominciarono i progetti per Fiumicino ed il Ministero dei lavori pubblici assegnò anche una certa somma, mi pare 200 milioni, non ricordo se per studi o per altri motivi. Ricordo che a questo punto ci fu un po' di attrito tra il generale Matricardi ed il Ministero dei lavori pubblici, perché questo ultimo voleva assumersi l'incarico di procedere all'esecuzione dei lavori. Si ebbe un intervento del direttore generale La Farina e di un altro funzionario della direzione generale. In seguito all'intervento di questi due funzionari del mio stesso Ministero, cominciai a disinteressarmi dei lavori della Commissione, sia perché non sapevo più che farvi, e sia perché, essendo cominciato lo studio delle piste, il generale Matricardi aveva chiamato degli specialisti. Perciò io non sono andato più alle riunioni di quella Commissione e non ho saputo più se avevano accolto i miei suggerimenti (parere degli esperti della aviazione ed indagini geologiche).

PRESIDENTE — All'atto in cui fu designato a far parte di quella Commissione, ricevette istruzioni dal suo Ministro o dal suo direttore generale sugli orientamenti che doveva avere, oppure ha agito autonomamente col suo senso di responsabilità? E ha mai riferito al suo Ministro o al suo direttore generale sullo svolgimento dei lavori?

TESTE — Non ho mai ricevuto istruzioni e non ho mai ritenuto che fosse il caso di riferire sullo svolgimento dei lavori. Ripeto che non ricordo chi fosse il Ministro dell'epoca. Comunque non ho mai ritenuto necessario ri-

ferirgli sullo svolgimento dei lavori, anche perché non avrei saputo che cosa riferirgli. Del resto, allora non si sapeva neppure chi dovesse pagare, se il Ministero dei lavori pubblici o il Demanio aeronautico. Forse c'era un po' d'attrito.

PRESIDENTE — Non ricorda lei che l'attenzione della Commissione era caduta anche su Ostia, zona di Casal Palocco?

TESTE — A dire la verità, non lo ricordo. Ho in mente soltanto le tre località che ho menzionato.

PRESIDENTE — Non ricorda che ad un certo momento la scelta doveva essere fatta tra Casal Palocco e Fiumicino e che, ad escludere Casal Palocco, uno degli argomenti addotti fu che quest'ultima località doveva servire per installarvi alcuni impianti dell'Italcable e che anzi, a questo proposito, vi fu anche una certa discussione in seno alla Commissione?

TESTE — A me non risulta per niente. Le ho già detto prima tutto quel che ricordo.

PRESIDENTE — Ella ha fatto parte di un Comitato tecnico nominato dalla Commissione?

TESTE — È probabile, ma non ho più preso parte ai lavori della Commissione.

PRESIDENTE — Dai verbali risulta che lei ha preso parte a due sopralluoghi effettuati il 17 febbraio ed il 20 marzo 1947, a Castel di Decima, a Casal Palocco ed a Fiumicino.

TESTE — Non so chi abbia redatto quei verbali. Io posso affermare che non sono mai stato nè a Pratica di Mare, nè a Casal Palocco; non ricordo d'esserci stato.

PRESIDENTE —Non lo ricorda o lo esclude?

TESTE — Lo escluderei. Del resto, non conosco quasi nessuno dei componenti di quel Comitato. Mi ricordo bene soltanto del generale Matricardi ma non conosco gli altri. Comunque non ricordo di essere stato presente a quei sopralluoghi.

PRESIDENTE — Ricorda in che modo venivano compilati i verbali della Commissione Matricardi? Ne veniva data lettura?

TESTE — Non li ho mai letti e credo di non averne mai visti.

PRESIDENTE — Lei fece degli studi in ordine alla situazione idrica?

TESTE — Io feci presente la necessità che un geologo esaminasse quei terreni per far conoscere il suo parere in ordine alla loro idoneità. Non posso dire se il mio consiglio sia stato eseguito.

PRESIDENTE — Per quanto riguarda la parte idrica, c'è però una sua relazione.

TESTE — È esatto. In essa misi anche in luce che nella piena del 1937 il Tevere aveva rotto a Ponte Galeria e le acque della inondazione avevano interessato anche la bonifica di Fiumicino e perciò mi preoccupai di mettere in guardia la Commissione sulla necessità di alcune opere atte ad evitare che l'acqua arrivasse a Fiumicino in caso di una inondazione del Tevere.

PRESIDENTE — Nella relazione da lei fatta per incarico della Commissione, dopo avere stabilito un confronto fra le condizioni del suolo di bonifica di Porto e quello di Ostia (cioè Casal Palocco) in ordine al regime delle acque, lei scrisse che ravvisava la necessità di esaminare le difese a destra del Tevere « qualora per altre ragioni la scelta cadesse in zona in destra Tevere ». Mi vuole spiegare il significato di quest'ultima frase?

TESTE — Intendevo riferirmi a ragioni di natura diversa da quella idrica. Ricordo, infatti, che avevo suggerito di interpellare anche gli esperti di aeronautica.

PRESIDENTE — Il suo esame si limitò soltanto all'aspetto idrico o si estese anche ad un altro carattere, per esempio al carattere paludoso?

TESTE — No; il mio esame ebbe riguardo solamente all'aspetto idrico, perché io mi sono occupato sempre di queste questioni.

Sentii però il dovere di ricordare anche la questione di una eventuale piena del Tevere.

PRESIDENTE — Non ricorda di una comparazione tra Ostia e Fiumicino?

TESTE — No. Ripeto che non sono mai intervenuto a quei sopralluoghi da lei menzionati. Conosco la zona di Ostia ma non ricordo che essa sia stata citata come una possibile località dove costruire l'aeroporto.

PRESIDENTE — Nella sua qualità di membro della Commissione Matricardi, nonché di esperto, può dirci quale impressione ebbe allora circa la scelta effettuata, che fu votata all'unanimità?

TESTE — Conoscevo bene la zona e, quando fu fatta la scelta, pensai che quella soluzione poteva valerne un'altra. Per me, dal punto di vista aviatorio, era la stessa cosa che la scelta fosse caduta lì, anziché in un altro posto.

PRESIDENTE — In un certo senso, lei dava la prevalenza all'aspetto aviatorio...

TESTE — Sì, e l'argomento che misi in evidenza fu l'aspetto geologico tanto che, come ho già detto, raccomandai di incaricare un geologo per l'esecuzione dei sondaggi.

PRESIDENTE — Quali erano i suoi sospetti di natura geologica? Quali preoccupazioni aveva?

TESTE — Anche quando si costruisce una piccola casa, la prima preoccupazione è quella di accertarsi se il terreno regge. Perciò dissi di fare dei sondaggi.

PRESIDENTE — In conclusione, ella non ricorda che sia stata fatta una comparazione tra Casal Palocco e Bonifica di Porto ?

TESTE — No. Ricordo solo Pratica di Mare.

PRESIDENTE — Afferma di non aver mai partecipato alle riunioni del comitato tecnico, ma di aver richiamato l'attenzione della Commissione sulla necessità di eseguire accertamenti di carattere geologico senza peraltro essersi accertato se e in quale maniera essi fossero stati eseguiti; fece quella relazione sul carattere idrico della zona nei riguardi del Tevere e, secondo il suo apprezzamento di tecnico, la scelta di quel suolo, salvo gli accorgimenti di carattere idrico da lei suggeriti, non presentava caratteri tali che dovessero escluderla sempre che dal punto di vista aviatorio e geologico il suolo stesso fosse riuscito idoneo.

TESTE — È esatto.

PRESIDENTE — Ella insiste nell'affermare che non sa nulla di Casal Palocco e delle lettere e degli interventi dell'ingegner Lensi, in rappresentanza del Ministero delle poste e del direttore generale dell'Italcable per escludere Casal Palocco ?

TESTE — Non ho mai saputo niente.

PRESIDENTE — Ricorda che l'ingegner Lensi faceva parte della Commissione ?

TESTE — Non lo ricordo. Del resto, ne facevano parte 30-40 persone.

PRESIDENTE — Come mai, senza che vi sia traccia di esplicita richiesta nei verbali, è venuta fuori una relazione sull'approvvigionamento idrico, che fu poi uno degli elementi che fece traboccare il vaso in favore di Fiumicino ?

TESTE — Non ricordo niente di questo. Io sono stato poche volte in Commissione e, dopo l'intervento del direttore generale La Farina, me ne sono completamente disinteressato.

PRESIDENTE — Che significato ebbe l'intervento del direttore generale ? Forse lo sostituì nella Commissione ?

TESTE — Non lo so; neppure so se sia stato mandato da qualcuno o se sia venuto di sua iniziativa. Comunque, dopo il suo intervento ritenni inutile la mia partecipazione ai lavori della Commissione – che era già così numerosa – anche perché avevo espresso il mio pensiero sulla questione idraulica, che era quella di cui mi occupavo.

PRESIDENTE — Non è stato presente neppure alla seduta in cui si è deliberata la scelta ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Ella esclude la sua partecipazione ai sopralluoghi, però dai verbali risulta la sua presenza alla seduta dell'aprile 1947 in cui fu data lettura del resoconto dei sopralluoghi effettuati ed in cui si escluse la località di Castel di Decima e rimasero in ballottaggio Ostia e Bonifica di Porto; in quella seduta non solo risulta la sua presenza ma addirittura il suo intervento quando, discutendosi sulla opportunità di sondaggi, ella ritenne di esprimere un suo parere. Ricorda questo particolare ?

TESTE — Non lo nego perché, pur non essendo mio compito, ho richiamato l'attenzione sulla necessità di rivolgerci ad un geologo per sentire il suo parere sulla idoneità dei terreni.

PESIDENTE — Da quanto lei ha detto finora, sia pure con le lacune dovute evidentemente al tempo trascorso, si ha la sensazione che, esaurito lo specifico compito di natura idraulica, ella non abbia più mostrato eccessivo interessamento alle vicende della Commissione. È esatta questa impressione ?

TESTE — Sì, perché mi sono sempre occupato di cose idrauliche.

PRESIDENTE — Il suo disinteressamento – o lo scarso interessamento – alla vicenda fu determinato dalla ragione alla quale adesso ho accennato, e cioè dal fatto che aveva esaurito il suo compito, oppure dal modo in cui la Commissione lavorava o dai contrasti che si profilavano tra il Ministero della difesa e il Ministero dei lavori pubblici o dalla pletora della stessa Commissione ? Oppure da tutte queste cose messe insieme ?

TESTE — La ragione prima fu perché, essendomi sempre occupato di idraulica, ho ritenuto di non dovermi occupare di altre questioni. Una seconda ragione fu dovuta all'intervento di un rappresentante del Ministero più qualificato di me, il direttore generale La Farina.

PRESIDENTE — L'intervento di questo direttore generale si è verificato però nel 1949-50, cioè successivamente alla seduta del 29 luglio 1947, allorché si è deliberato sulla scelta del suolo. Ciò vuol dire che per circa due anni nessuno è intervenuto alle riunioni della Commissione ?

TESTE — È probabile, perché io non avevo nessun entusiasmo ad intervenirvi.

PRESIDENTE — Ella non ebbe una impressione favorevole dell'andamento di questi lavori ? E non ne riferì a nessuno, nemmeno al suo Ministro ? Non disse che le cose non andavano bene ?

TESTE — Ritenni che il mio contributo alla Commissione consistesse nel dare il mio parere sulle condizioni idrauliche della zona. Non ritenni che fosse il caso di riferire le mie impressioni al Ministro o al direttore generale. D'altra parte non ritenni che si fossero prese decisioni tali da meritare che qualche cosa fosse riferita al Ministro.

PRESIDENTE — Risulta dai verbali che venne nominato un Comitato tecnico con l'incarico di studiare i problemi della scelta del terreno e riferire alla Commissione plenaria. Di detto Comitato tecnico fu chiamato a fare parte l'ingegnere Frosini al quale, come ad altri, fu assegnato un compito specifico. Agli atti è stata trovata una relazione sull'approvvigionamento idrico delle varie zone, in cui è fatto un paragone tra le difficoltà che si sarebbero incontrate per l'approvvigionamento idrico di Ostia e quelle che non si sarebbero incontrate per l'approvvigionamento idrico di Fiumicino. Sa dirci, ingegnere, come è venuta fuori questa relazione, dal momento che nessuno ne era stato incaricato?

TESTE — Che cosa s'intende per approvvigionamento idrico?

PRESIDENTE — La possibilità di portare nella zona acqua potabile ed acqua per altri usi.

TESTE — Non ho mai saputo nulla e mai mi è stato detto nulla.

PRESIDENTE — Come mai, a quanto ella afferma, dopo aver esaurito il suo compito specifico si è disinteressato di ogni altra cosa pur essendo stato regolarmente nominato a far parte di quella Commissione tecnica?

TESTE — Forse perché non avevo più voglia di occuparmi di nulla. Mi ritenevo perfettamente inutile in una Commissione tanto numerosa. E poi, ormai si cominciava a parlare di piste, di cose di cui non mi intendevo.

PRESIDENTE — Nella sua relazione ella mette in guardia la Commissione sostenendo che le opere eseguite e previste per Fiumicino non erano sufficienti ad assicurare questo suolo dal pericolo delle inondazioni. Successivamente, indipendentemente dal suo interessamento per la questione di Fiumicino, sa dirmi se oltre alle opere previste che ella considerava insufficienti, siano state eseguite in quel momento opere atte a rendere questo suolo immune da inondazioni? Insomma ritenne di essere a posto con la sua coscienza dopo aver dato tale avvertimento?

TESTE — A me risulterebbe di sì, perché furono rafforzati gli argini, comunque non mi sono più interessato della cosa dallo scioglimento della Commissione Matricardi.

PRESIDENTE — Risulta che ella fu assente dal luglio 1947 al gennaio 1948. Quando il 28 gennaio 1948 riprese a partecipare alle riunioni della Commissione, chiese almeno se era stato scelto il terreno, se erano state fatte le indagini idrologiche o se ne disinteressò del tutto?

TESTE — Il mio interesse era molto limitato. Pensai che se avevano scelto Fiumicino, avevano avuto le loro buone ragioni.

PRESIDENTE — Ella venne chiamata a far parte dello speciale Comitato tecnico, evidentemente in funzione di una sua particolare posizione al Ministero dei lavori pubblici, per fornire determinate garanzie.

TESTE — Per la verità venne fatto il nome di un altro ispettore, un certo Palazzi, il quale è morto. Dato che lui non volle andarci, decisero di mandare me.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. PIETRO FROSINI

DEPOSIZIONE DEL DOTTORE DOMENICO ORZI

La Commissione, riunita in seduta il 14 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del dottore Orzi Domenico.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ricorda, dottor Orzi, di aver fatto parte della Commissione Matricardi che aveva lo specifico compito di scegliere il terreno, procedere alla progettazione, e così via, dell'aeroporto di Fiumicino ?

TESTE — Feci parte di quella Commissione in rappresentanza del Ministero dell'agricoltura, insieme all' Ispettore Carlino. Nostro compito principale era quello di conciliare gli interessi dell'agricoltura con gli espropri che si intendevano fare.

PRESIDENTE — Il compito al quale si è riferito faceva parte di una precisa istruzione del suo Ministro o era nella natura stessa del suo mandato, della sua posizione ?

TESTE — Non era, per la verità, un compito specifico dell'Ispettorato, ma era naturale che ci regolassimo così.

PRESIDENTE — Ricevette ella istruzioni dal suo Ministro o dal suo superiore per riferire loro circa l'andamento dei lavori della Commissione e l'eventuale scelta del terreno ?

TESTE — Ricordo che gli agricoltori – specialmente quelli della zona di Porto – erano vivamente impressionati perché temevano che si dovesse espropriare la parte migliore della tenuta e per questa ragione presentarono un esposto al Ministro. Il Ministro, di conseguenza, chiamò me e l'ispettore Carlino perché riferissimo in proposito. Noi, credendo che l'esproprio si limitasse alla parte sterile della zona (quella più vicina al mare) e non comprendesse la parte migliore della tenuta, demmo assicurazioni al Ministro. È accaduto, purtroppo, che la Commissione decise di espropriare la parte migliore di Bonifica di Porto.

PRESIDENTE — I suoi contatti con il Ministro, o con il suo Direttore generale, si sono limitati dunque a questo punto ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — In sede di Commissione fu posto il problema della scelta del suolo: ricorda quali erano le zone considerate ?

TESTE — Ho inteso discutere di parecchie zone. In ultimo però la scelta verteva tra Ostia e Porto: infatti io e l'Ispettore Carlino fummo pregati di dare un giudizio di massima sul valore dei terreni. Facemmo, quindi, una relazione a grandi linee, generiça, dalla quale risultò che l'esproprio della zona di Porto sarebbe stato più costoso di quello di Ostia. Ciò, naturalmente, dal punto di vista agricolo.

PRESIDENTE — Si occupò della natura del terreno ?

TESTE — No ! Non essendo competente in questo ramo mi occupavo soltanto dei danni che si potevano arrecare ai terreni bonificati, anche perché eravamo in zone di bonifica obbligatoria. Questo, infatti, era il compito precipuo del mio ufficio e rappresentava per noi un vero dispiacere assistere alla distruzione di quelle opere che avevano richiesto tanta fatica.

A proposito di Porto, poi, quando facemmo la relazione, poiché sapevo che era stata progettata l'irrigazione della zona e che sarebbe quindi aumentato di molto il valore del terreno, feci presente che la valutazione che stavamo per fare sarebbe risultata inferiore di molto a quella che si sarebbe fatta dopo la irrigazione stessa. Si sa che irrigare vuol dire raddoppiare il valore di un terreno, ed in particolar modo uno arido come quello dell'Agro romano.

PRESIDENTE — Ricorda, prescindendo dal settore agrario, se nella scelta tra Ostia e Fiumicino intervenne una certa questione « Italcable »; se tra gli elementi che concorsero alla esclusione della scelta di Ostia vi fu la considerazione che nella zona di Ostia Casal Palocco dovevano essere installate, con carattere di urgenza, anzi addirittura di insostituibilità, delle attrezzature dell'Italcable ?

TESTE — Non posso rispondere con precisione essendo trascorsi da allora ben 13 anni. Mi sembra di aver sentito parlare della Italcable, ma non ricordo bene.

PRESIDENTE — Ella partecipò alla prima riunione della Commissione nel febbraio 1947

e fu nominato insieme con altri, membro di un certo Comitato tecnico che aveva il compito di fare taluni particolari accertamenti. Ella ed il suo collega Carlino dovevano procedere ad accertamenti di carattere agricolo. Ricorda se in quella occasione limitò il suo esame alla zona di Fiumicino (circa 2.000 ettari di terreno) o fece un esame comparativo tra questo e la zona di Ostia ?

TESTE — Facemmo un esame comparativo dal quale risultò che il terreno di Ostia, complessivamente, sarebbe costato assai meno di quello di Porto.

PRESIDENTE — Ricorda se la Società Immobiliare vendette nella zona di Ostia-Casal Palocco un appezzamento di terreno all'Italcable ?

TESTE — Lo ignoro del tutto.

PRESIDENTE — Come ella sa, si procedette a numerose valutazioni del terreno, prima in riferimento a 2.000 ettari, e successivamente in riferimento ad una estensione minore (circa la metà). Ora, a distanza sia pure di un anno e mezzo, si nota che sullo stesso terreno (o per lo meno su gran parte dello stesso terreno) si sono fatte valutazioni notevolmente divergenti l'una dall'altra. Ad esempio, dalla sua prima relazione risulta il prezzo di 405 mila lire per ettaro; successivamente, nel dicembre del 1948, ella valutava lo stesso terreno 850 mila lire ad ettaro, vale a dire il doppio, e questo prescindendo da altre valutazioni, come quella dell'Ufficio tecnico erariale che stabilisce la cifra di 383 mila ad ettaro. Come spiega, per quanto riguarda naturalmente il suo compito, questa diversità di vedute ad un anno e mezzo di distanza ?

TESTE — È molto chiaro e l'ho accennato nella mia relazione; il motivo è da ritrovarsi nell'irrigazione in atto. Con l'irrigazione, tutti mi insegnano, la produzione aumenta enormemente. La coltura foraggiera con l'irrigazione triplica; viene consentita la coltura di ortaggi, come pomodori e patate, che dànno un forte rendimento: si ottengono centinaia di quintali di prodotti che portano un reddito enorme. Io, come vecchio professore, avevo preveduto tutto questo, e proprio per essere preciso, divisi il terreno che doveva essere estimato in 11 zone al fine di pervenire ad una stima minuziosa ed analitica dei vari appezzamenti.

PRESIDENTE — Ciò che ha colpito in modo particolare la Commissione è che alla stessa data del dicembre 1948, mentre ella valutava il terreno ad 850 mila lire ad ettaro, l'Ufficio tecnico erariale lo valutava 383 mila ad ettaro.

TESTE — Io sono un agricoltore e rifarei oggi quel che ho fatto allora con piena coscienza. Ho in materia una esperienza di mezzo secolo. Preciso inoltre che nella mia stima finale ho tenuto conto anche dei possibili fattori negativi. Infatti, quando dall'insieme della stima risultò una cifra di 1.300.000.000 volli che della cosa si interessasse anche il Capo dell'Ispettorato provinciale di Roma. Di ciò detti notizia anche nella lettera di trasmissione al Demanio, dove precisai che i dati da me trasmessi erano stati discussi ed appro vati dal Capo dell'Ispettorato provinciale di Roma il quale doveva avere una certa competenza in materia visto che si occupava soltanto della provincia di Roma.

PRESIDENTE — Ella sostiene, dunque, che gli accertamenti sono stati fatti con il massimo scrupolo.

TESTE — Esattamente. Tengo però a chiarire che nella capitalizzazione, nel valutare il prezzo di mercato, ho tenuto conto, come ho già detto, oltre di fattori positivi, anche dei fattori negativi e particolarmente del fatto che in quel particolare momento, per l'acquisto delle grandi proprietà, vi era una remora che era rappresentata dalla riforma agraria. Se prima c'era una certa euforia nell'acquisto dei terreni, questa è venuta man mano a cadere dinanzi alla minaccia della riforma agraria. Stabilimmo, quindi, una diminuzione sul risultato del reddito netto del 30 per cento. Infatti dalla mia relazione risulta che, pur potendo mille e dispari ettari di terreno comportare un reddito agricolo di un miliardo e trecento milioni, fu ridotto a 900 milioni e ciò proprio tenendo conto della riforma agraria e degli altri elementi negativi.

PRESIDENTE — Il grado di efficienza raggiunto da questi terreni era da attribuirsi anche ai contributi dati dallo Stato ?

TESTE — Per quel che ricordo la Ditta Torlonia aveva contratto tre piccoli mutui per complessivi 15 milioni circa.

PRESIDENTE — Si tratta, naturalmente, di contributi dati prima della guerra. Nel calcolo del valore, ai fini di una eventuale espropriazione e della determinazione della conseguente indennità di esproprio, è stato tenuto conto della elevata quota di reddito raggiunta in virtù del contributo dello Stato, sia pure con il concorso del privato che ha tuttavia contratto i prestiti con tassi di favore ?

TESTE — Si trattava di mutui a scalare e dei quali circa un terzo era pagato dallo Stato, mentre due terzi erano a carico del proprietario.

PRESIDENTE — Mi pare che la proporzione fosse esattamente l'inversa.

TESTE — Ho citato con precisione le quote. Comunque, dopo aver fatto i calcoli del reddito netto, ho poi eseguito la riduzione del 30 per cento.

PRESIDENTE — Il ribasso lo ha giustificato con la minaccia della espropriazione?

TESTE — La minaccia di espropriazione mi colpì molto.

PRESIDENTE — Dalla relazione non risulta che siano stati valutati gli incentivi statali: la riduzione da lei operata è giustificata soltanto dalla contrazione del mercato dovuta alla minaccia della riforma.

TESTE — Noi abbiamo tenuto presente tutto: la motivazione fu della minaccia di esproprio, ma in effetti abbiamo considerato tutti gli elementi. Aggiungo che noi avremmo dovuto operare una riduzione del 20 per cento e non già del 30 per cento.

PRESIDENTE — Desidero una risposta precisa a questa domanda: è stato tenuto conto della partecipazione statale che ha reso possibile il raggiungimento di quella quota di produttività ed efficienza dei terreni ai fini del calcolo dell'indennità? E, più generalmente, nella individuazione di una indennità di esproprio, la prassi tiene conto degli incentivi, dei contributi, delle agevolazioni che lo Stato concede?

TESTE — Il compito del mio ufficio consisteva nello stimolare la bonifica, nell'imporre ai proprietari gli obblighi richiesti dalla bonifica. La stima dei terreni non rientrava nei compiti del mio ufficio; sicché la stima dei terreni ai quali ci riferiamo è stata una delle poche che io ho fatto in 14 anni, e ciò perché il Demanio richiese in proposito il parere dell'Ispettorato.

PRESIDENTE — Ella conferma che, nella valutazione che ha fatto dei terreni, ha tenuto conto, anche se non ne ha fatto menzione nella relazione, dell'elemento rappresentato dall'incentivo dello Stato?

TESTE — Nella nostra valutazione noi abbiamo esaminato tutti gli elementi, in favore e contro, e siamo venuti alla conclusione che si doveva operare una riduzione comprendente, appunto, tutti gli elementi. Nella relazione se ne parla in modo specifico, perché vi sono stati riportati tutti i mutui concessi e si pensava che il Demanio ne avrebbe tenuto conto.

PRESIDENTE — Mi spiega perché il suo ufficio propose un prezzo medio di 851.000 lire e si concordò poi un compenso equivalente a meno della metà?

TESTE — Le mie valutazioni e i miei calcoli sono stati fatti da un punto di vista puramente tecnico.

PRESIDENTE — Come mai nella sua perizia prima ha proceduto alla stima del valore delle terre e poi a quella del valore delle case, quasi che le case coloniche non fossero uno degli elementi determinanti del reddito?

TESTE — Noi abbiamo valutato le case, ma abbiamo detto che esse facevano parte integrale dell'appezzamento, tanto che non sono andate in aumento; abbiamo tenuto conto dell'eventualità che, in caso di esproprio, esse fossero date isolatamente senza il terreno. Però, nel computo della media, noi abbiamo tenuto presente il fatto che le case, nell'insieme, contribuivano all'incremento produttivo.

PRESIDENTE — Nella sua prima perizia non è fatta alcuna riserva sui danni diretti e indiretti che sarebbero derivati all'azienda Torlonia in caso di esproprio, mentre tale riserva è contenuta nella seconda perizia.

TESTE — La prima non è una perizia: si è trattato, in sostanza, di un parere dato alla Commissione, che doveva servire per fare un parallelo fra il valore del terreno di Ostia e quello del terreno di Porto. Nel secondo caso, invece, si è trattato di una perizia analitica, che ha diviso il terreno in 11 appezzamenti. Perciò, ripeto, la prima non ha la pretesa di essere una perizia.

PRESIDENTE — Come spiega che l'Ufficio tecnico erariale nel 1950, quando il valore avrebbe dovuto già essere aumentato di molto, fissò invece un prezzo variabile da 140 a 750 mila lire?

TESTE — Non lo so. Io sono soltanto dottore in agraria, non mi sono mai occupato di ciò che ha fatto l'Ufficio tecnico erariale.

PRESIDENTE — Come mai, nello stabilire il valore delle terre, non solo non si è tenuto conto dei contributi dello Stato, ma neanche degli oneri che gravano sulla terra per pagamento di contributi? Perché, come lei sa, i contributi sono di due tipi, attivi e passivi.

TESTE — Non è vero, perché è stata tolta, come ho già detto, una quota comprensiva di tutto e, quindi, anche di questo. Dal verbale deve risultare che è stata tolta, appunto, una quota variabile dal 16 al 30 per cento sul reddito di ciascun apprezzamento. A tutto questo si deve aggiungere la riduzione totale del 30 per cento, da me ripetutamente ricordata, sull'intiera somma.

PRESIDENTE — Come mai, nello stabilire il valore delle terre, ella non ha tenuto

conto che 142 ettari, compresi fra quelli che dovevano essere espropriati, erano minati e che per sminarli è stata necessaria una spesa di 70-80 milioni ?

TESTE — Nessuno ha segnalato questo particolare ai funzionari inviati ad eseguire i necessari rilievi.

PRESIDENTE — Perché il perito, mentre ha valutato i danni che sarebbero derivati dall'eventuale smembramento della tenuta, non ha valutato, per contro, i benefici che sarebbero derivati dal fatto che buona parte della terra sarebbe stata utilizzata, così come poi è avvenuto, per cui la si è venduta a 10-20 mila lire il metro in seguito all'incremento di valore dovuto alla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino

TESTE — Il quesito non mi fu posto. Il Demanio mi chiese soltanto il valore mercantile del terreno. D'altra parte non avrei potuto, come ella mi contesta, calcolare il valore che avrebbe avuto quel terreno perché sarebbe diventato area fabbricabile per il semplice fatto che io non sapevo quale terreno sarebbe stato espropriato. La lettera che mi fu scritta mi invitava soltanto a stabilire il valore mercantile in generale.

PRESIDENTE — Quando ella ha valutato queste terre, si è reso conto di come erano pervenute all'attuale proprietario (Torlonia) e per quanto erano state denunciate agli effetti della tassa di successione ?

TESTE — No, perché questo non rientrava nei miei compiti.

PRESIDENTE — Nella prima relazione è detto che il valore medio per ettaro era di 405 mila lire. Nella perizia del 1948 si arriva al prezzo di 850 mila lire, e si afferma che nel libero mercato si erano avute delle modeste vendite di terreno bonificato ed appoderato, ma che esse non avevano superato il prezzo di 300 mila lire ad ettaro. Mi può dare qualche spiegazione in proposito ?

TESTE — Nella mia relazione non ho parlato di queste cose.

PRESIDENTE — Ella ebbe notizia di un intervento dell'Italcable ? In Commissione se ne è mai fatto cenno ?

TESTE — Non ricordo, perché la questione non mi riguardava.

PRESIDENTE — Nel fare quelle valutazioni – la prima orientativa e la seconda analitica e documentata – ella tenne conto, giacché si occupava dei prezzi del mercato, di vendite che erano state fatte nella zona, e in particolare ha avuto modo di sapere che era stata fatta una vendita dall'Immobiliare all'Italcable ?

TESTE — A me non risulta. Dovendo considerare un intero complesso non scendevamo ad analizzare queste cose. Ci siamo preoccupati di stabilire fra le due zone quale costava di più e per quale delle due si sarebbe determinato un maggior danno all'agricoltura.

PRESIDENTE — Ella, se non sbaglio, ha sostenuto che nel procedere alla perizia della zona, l'ha divisa in 11 parti, ne ha dedotto il reddito agricolo, l'ha capitalizzato al 5 per cento e poi, dal valore risultante di 1 miliardo e 300 milioni circa, ha dedotto una percentuale del 30 per cento in considerazione della riforma agraria e di altri fattori. Desidero che lei confermi di aver adottato questo procedimento e di non avere quindi tenuto conto nella perizia, del valore venale del suolo rispetto a quella che era la situazione di mercato.

TESTE — Non ho fatto una indagine di mercato.

PRESIDENTE — Ricorda di aver avuto notizia della relazione dell'ingegner Tucker, in data 21 luglio, che assegnava un punteggio a Fiumicino e ad Ostia in base al quale, in netto contrasto con la valutazione di massima fatta da lei e dall'Ispettore Carlino, lo esproprio per la zona di Ostia sarebbe stato molto più costoso ?

TESTE — Non ho mai saputo niente di tutto questo. Io sono un professore di agraria e mio compito al Ministero è sempre stato quello di sostenere gli agricoltori. Io non ero l'inquirente; si comprende, quindi, come abbia prospettato sempre i lati favorevoli all'agricoltura.

PRESIDENTE — Prescindendo dal suo campo di competenza specifica, ella che pur faceva parte di questa Commissione, la quale deliberava sia sotto il profilo agricolo sia sotto quello geologico, ha mai sentito fare discussioni relative alla natura del terreno, sulla sua solidità, sulla preoccupazione che poteva essere inondato dal Tevere ? Ha sentito di una comparazione tra la zona di Ostia e di Fiumicino, e quale è stato il suo atteggiamento in proposito ?

TESTE — Ricordo che vennero fatte discussioni del genere, ma poiché si trattava di piste, resistenza ecc., io non vi ho preso parte attiva.

PRESIDENTE — Risulta che in una seduta in cui si parlò della natura geologica del terreno di Fiumicino ella fece presente che da parte del comprensorio di bonifica si era operata una analisi del sottosuolo e che si erano trovate nella zona di Fiumicino, a poca distanza dal mare, delle zone torbose

a venti metri di profondità e, successivamente, una fascia di alcune centinaia di metri, sempre torbosa, alla profondità di circa venti metri. Ella, dunque, si è occupato anche del sottosuolo o ha limitato il suo compito alla valutazione del reddito agricolo?

TESTE — Mi sono limitato soltanto a quest'ultimo.

PRESIDENTE — Ai fini della ricerca del valore della proprietà terriera, il tasso di capitalizzazione del reddito è sempre stato del 5 per cento, o qualche volta è stato adottato un tasso diverso?

TESTE — A quell'epoca, poiché ci trovavamo, come ho detto, in un momento di grande entusiasmo e di euforia per l'agricoltura, ci basammo sul 5 per cento. È chiaro che oggi, dato lo stato di depressione in cui si trova l'agricoltura, non potremmo pensare di capitalizzare allo stesso modo.

PRESIDENTE — Secondo quanto ella ha affermato, il prezzo per ettaro stabilito nella sua prima relazione di massima era un prezzo risultante da una disamina superficiale, mentre in un secondo momento, quando fece la seconda relazione, si tenne presente anche l'irrigazione in atto, irrigazione che, nella compilazione della prima relazione, era soltanto in potenza. Vorrei che mi precisasse che significato ha per lei irrigazione in potenza ed irrigazione in atto. Infatti per irrigazione in potenza si può intendere sia un semplice progetto, sia un impianto appena installato, ma non ancora funzionante.

TESTE — Intendo dire irrigazione in potenza nel senso che vi erano soltanto dei progetti.

PRESIDENTE — Sa dirmi quale sistema si è seguito nel pagamento del terreno, quello della legge Sila o della legge stralcio?

TESTE — Non lo so. Io so che l'Ente Maremma ha pagato prezzi bassissimi, ma noi diciamo che si tratta di prezzi imposti, non giusti, che hanno sacrificato gli agricoltori.

PRESIDENTE — Vorrei sapere perché nella valutazione, mentre si tiene conto della minaccia della riforma fondiaria, si tace la questione della riforma dei patti agrari.

TESTE — Nella mia perizia, la percentuale di spesa per la proprietà sale – mi pare – al 30 per cento nelle zone a mezzadria, mentre scende fino al 16 per cento nelle altre zone.

PRESIDENTE — Voglia chiarirmi bene come ha proceduto nel computare il valore delle case.

TESTE — Come ho già detto, ho fatto un computo per l'eventualità che le case fossero espropriate da sole e ne ho fatto un altro nel caso che fossero espropriate con tutto il terreno intorno, e ciò perchè esse contribuivano a valorizzare il terreno. Del resto, si è trattato di semplici elementi che io ho fornito al Demanio.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Dott. DOMENICO ORZI

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE GIOVANNI BATTISTA FLORIO

La Commissione, riunita in seduta il 26 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Giovanni Battista Florio.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — È ancora alle dipendenze del Comune di Roma ?

TESTE — Sono in pensione da qualche anno.

PRESIDENTE — Ella ha fatto parte della Commissione per il progetto e la costruzione dell'aeroporto civile di Roma, mi pare in rappresentanza di questo comune.

TESTE — Non fui nominato dal comune di Roma, ma direttamente dal generale Matricardi il quale, pur non conoscendomi personalmente, mi mandò a chiamare perché gli fu fatto il mio nome quale esperto in materia urbanistica. In un secondo tempo però fui sostituito dall'assessore Monaco, rappresentante più qualificato dell'Amministrazione comunale, il quale desiderava far parte della Commissione.

PRESIDENTE — Ma dal verbale del 17 aprile del 1947 risulta che ella fu nominato in qualità di rappresentante del comune di Roma.

TESTE — Confermo che non fui nominato dal comune di Roma, ma che venni chiamato dal generale Matricardi.

PRESIDENTE — Ricorda se riferiva al suo assessore, al sindaco o a qualche autorità comunale, circa lo svolgimento dei lavori della Commissione ?

TESTE — Non riferivo mai. Oltretutto, la mia era una parte molto secondaria, in quanto per la scelta del terreno dominava la questione tecnica ed erano più che altro gli ufficiali dell'aeronautica che trattavano questo aspetto del problema. Io venni interpellato relativamente alla questione urbanistica della località; dovevo stabilire cioè se il luogo era o no rispondente dal punto di vista urbanistico. Ricordo che a questo proposito feci una sottorelazione per la quale interpellai anche il direttore dell'Ufficio tecnico, ingegnere Maccari, e l'ingegnere Magrì, i quali si dichiararono d'accordo sul fatto che la località di Fiumicino rappresentava una scelta felice avendo essa i presupposti richiesti sia dal punto di vista dei trasporti che della espansione della città.

PRESIDENTE — Ella, dunque, fu incaricata, più particolarmente, di esaminare il problema delle comunicazioni terrestri fra Roma e le due località di Ostia o Casal Palocco e Fiumicino (la scelta, infatti, si polarizzò, alla fine, su queste due zone). Fu fatto un esame comparativo, sotto diversi punti di vista, delle due zone ed ella fu incaricata, insieme all'ingegnere Ferrari della Provincia, di valutarne, comparativamente, le rispettive situazioni dal punta di vista delle comunicazioni terrestri e fece in proposito una relazione. Ricorda su quali elementi ella basò tale relazione ?

TESTE — Più che di una relazione comparativa, mi sembra che si trattò di una relazione nella quale si disse che la località prescelta – quella di Fiumicino – aveva tutti i requisiti richiesti per la costruzione dell'aeroporto.

PRESIDENTE — È una risposta un po' generica. In base a quali elementi ella si espresse favorevolmente: costo, vicinanza ?

TESTE — Sui costi no, mi basai sulla ubicazione, sulle comunicazioni con la città. Ricordo che in proposito mi consultai anche con l'ingegnere Ferrari della Provincia, insieme al quale stesi la relazione e non ci fu tra noi divergenza di idee. Anche in Commissione non vi fu una vera e propria votazione; erano tutti piuttosto propensi.

PRESIDENTE — Si riferisce alla Commissione generale ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Per quale località era propensa la Commissione ?

TESTE — Per Fiumicino.

PRESIDENTE — Quali elementi determinarono questa preferenza ?

TESTE — Può darsi che non sia esatto nella mia esposizione, ma mi pare di ricordare che la discussione si basava in modo particolare sulle caratteristiche tecniche della località, come ad esempio sulla natura del terreno. Una volta dichiaratisi favorevoli alla

località gli specialisti tecnici, io e l'ingegnere della Provincia dovevamo soltanto dire se tale località aveva i requisiti necessari dal punto di vista urbanistico, di sviluppo della città.

PRESIDENTE — Ella fece anche parte di un Comitato ristretto nominato il 21 luglio 1947 dalla Commissione Matricardi (e che riferì dopo otto giorni, nella seduta del 29), incaricato di fare accertamenti sulla qualità del sedime del suolo.

TESTE — Non ricordo. Personalmente non mi sono incaricato del sedime.

PRESIDENTE — Lei si è incaricato, dunque, soltanto della questione urbanistica, dei trasporti.

TESTE — Esattamente.

PRESIDENTE. — La questione trasporti la valutò in base alla situazione allora esistente, cioè in base alla vie che esistevano nel 1947, o previde anche la possibilità di ulteriori vie di raccordo ?

TESTE — Si è constatato che quanto esisteva è stato almeno fino ad oggi sufficiente a garantire i trasporti e le comunicazioni.

PRESIDENTE — La Commissione tecnica si soffermò anche sul costo preventivo delle piste ed ebbe a dire che questo costo sarebbe stato superiore di lire 4.300 a metro quadro nella zona di Casal Palocco rispetto a quella di Fiumicino, argomento questo che ebbe, evidentemente, il suo peso. Ricorda lei come si giunse a questa valutazione, chi la fece; se lei vi partecipò attivamente o acquisì pacificamente i dati elaborati da altri componenti il Comitato ?

TESTE — Personalmente non mi sono mai interessato di questo problema.

PRESIDENTE — Non se ne è interessato né come facente parte della Commissione generale, né come membro del Comitato tecnico ?

TESTE — No, mai.

PRESIDENTE — La Commissione, e risulta dagli atti, affermò che per il sistema di comunicazione sarebbe stata sufficiente una spesa di 600 milioni, cifra che, poi, in realtà, è stata largamente superata. Come spiega lei, oltre che con l'elemento tempo (andiamo infatti dal 1947 al 1960) questo divario di prospettive ?

TESTE — Io non sono mai entrato nel vivo della questione per quanto riguardava Ostia, dovendo esprimere, come ho già detto, soltanto un parere dal punto di vista urbanistico dello sviluppo della città. Dovevo stabilire, insomma, se quel che si faceva era o meno consono alle esigenze della città.

PRESIDENTE — Perché lei preferiva, dal punto di vista urbanistico, la zona di Fiumicino a quella di Casal Palocco ?

TESTE — È passato molto tempo da allora e non ricordo bene ! Tuttavia non credo di aver espresso un parere di preferenza su una zona piuttosto che su un'altra essendo già stata fatta la scelta dai tecnici dell'aeronautica. Ripeto che il mio compito si limitava ad esprimere un parere dal punto di vista urbanistico. Non ricordo di aver detto che la zona di Fiumicino era preferibile all'altra.

PRESIDENTE — A chi era affidata, in Commissione, la parte tecnico-aeronautica ?

TESTE — Ho riconosciuto, mentre ero in anticamera, un signore con gli occhiali che era ufficiale dell'aeronautica, e mi pare di ricordare che spettasse a lui la parte principale, in quanto era lui che più spesso prendeva la parola sulle varie questioni tecniche.

PRESIDENTE — Ella sostiene, insomma, che il compito principale spettava al Ministero dell'aeronautica. Ricorda che nel corso delle sedute della Commissione generale vennero messi in discussione parecchi terreni (Decima, Casal Palocco, Fiumicino, ed altri) ma che furono accantonati l'uno dopo l'altro per diverse ragioni e che la scelta si appuntò alla fine su uno di questi due ? Ricorda se da parte del rappresentante del Ministero delle poste si fece presente che nella zona di Casal Palocco avrebbe dovuto sorgere un apparato della Italcable ?

TESTE — Non lo escludo, ma non ricordo affatto.

PRESIDENTE — Ricorda come funzionavano la Commissione generale ed il Comitato tecnico ? In altre parole: se si trattava di un lavoro collegiale che portava ad una decisione, ad un voto, o no ?

TESTE — Era una Commissione pletorica, numerosissima nella quale gli attori principali erano pochi. Noi ascoltavamo, sentivamo, ma ad una vera e propria votazione si sarà arrivati pochissime volte.

PRESIDENTE — La Commissione aveva adottato il criterio che tutte le deliberazioni dovevano essere adottate ad unanimità. Risulta, infatti, che quando il 29 luglio 1947 fu scelta la zona di Fiumicino, la decisione venne approvata ad unanimità. Lo ricorda questo ?

TESTE — Ricordo che non ci fu nessuno che espresse un parere contrario. La mia impressione, comunque, è che fu unanime nel senso che fu decisa da pochi e non vi fu nessun contrario. Si sa che nelle Commissioni vi è sempre una parte che domina.

PRESIDENTE — Come lei ricorda, fra i motivi di natura urbanistica addotti per favorire la scelta di Fiumicino a quella di Casal Palocco figura quello che se l'aeroporto fosse stato costruito a Casal Palocco sarebbero stati disturbati gli abitanti di Ostia. Come mai non si nutrì la stessa preoccupazione per gli abitanti di Fiumicino e delle altre zone vicine ?

TESTE — Non ricordo quali furono le esatte valutazioni di questo problema; tuttavia, dal punto di vista degli abitanti, credo che fosse più interessante Ostia che Fiumicino, essendo la prima una stazione climatica.

PRESIDENTE — Tra gli argomenti che hanno portato alla scelta del suolo, figura quello che se si fosse costruito l'aeroporto a Casal Palocco, si sarebbe dovuto abbattere un certo numero di alberi della pineta di Castelfusano. Quale è la sua opinione in proposito ?

TESTE — Di per sé non mi sembra un argomento importante o per lo meno non decisivo; questo, comunque, è un parere che esprimo oggi.

PRESIDENTE. In base a quale criterio, con riferimento ai mezzi di trasporto, fu scelto Fiumicino e non Casal Palocco ? Ci furono delle ragioni determinanti ?

TESTE — Mi pare che le ragioni determinanti furono quelle tecniche, suggerite dai competenti specifici in materia dell'aeronautica. Noi, lo ripeto ancora una volta, dovevamo soltanto stabilire se tale scelta urtava contro i principî generali dell'urbanistica; e, sotto questo aspetto, poteva andar bene anche Casal Palocco.

PRESIDENTE — Poiché ella ha, in sostanza, espresso una valutazione urbanistica equivalente per le due zone, dando però una certa preferenza alla zona di Fiumicino (che fu, poi, quella prescelta), desidererei che lei mi dicesse in base a quali elementi, dal punto di vista urbanistico, Fiumicino era da preferirsi all'altra zona.

TESTE — Prima di tutto c'era una ferrovia (oltre alla metropolitana) che mancava a Casal Palocco. Questa è, comunque, una spiegazione che do oggi. Quali furono le considerazioni di allora non ricordo. Però ripeto che nella scelta di Fiumicino io ho dovuto dare un parere dal punto di vista urbanistico. Avevo fatto di recente una buona esperienza all'E. U. R., avevo scritto articoli; avevo, insomma, in materia una specifica competenza che indusse il generale Matricardi a chiamarmi a far parte della Commissione. Non dovetti entrare nella scelta del suolo ma soltanto stabilire l'opportunità di quella scelta. Tuttavia, prima di dare il mio consenso, ritenni necessario interpellare l'ingegner Maccari, direttore dell'Ufficio tecnico, ed il mio collega Magrì, i quali condivisero con me l'opinione che Fiumicino rappresentava una buona scelta. Non ricordo però di aver sostenuto che la zona di Fiumicino era più favorevole, rispetto all'altra.

PRESIDENTE — La sua risposta non è esauriente. La domanda tendeva a conoscere le valutazioni sugli svantaggi, dal punto di vista urbanistico, che sarebbero derivati alla località prescelta. A questo proposito darò lettura del verbale relativo alla scelta del terreno avvenuta ad opera del Comitato di cui ella faceva parte.

TESTE — La prosa forse non è mia, ma ne condivido pienamente le osservazioni.

PRESIDENTE. Può dirci se quando si studiava la ubicazione dell'aeroporto, il tracciato dell'attuale via Cristoforo Colombo era definitivo ?

TESTE — Non solo era definitivo, ma quasi completato.

PRESIDENTE — Era possibile costruire l'aeroporto a Casal Palocco senza dover rompere la Via Cristoforo Colombo ?

TESTE — Non ricordo che allora furono fatte queste considerazioni, che pur condivido. La scelta fu considerata felice, dal punto di vista urbanistico, perché si trattava di una zona non troppo vicina ad un quartiere marino, di villeggiatura, come quella di Ostia.

PRESIDENTE — Può dirci se, ubicato l'aeroporto a Casal Palocco (per la conformazione altimetrica del terreno di una certa zona verso il mare e dovendo sistemare in piano la zona dell'aeroporto), era prevedibile che vi fossero estesi movimenti di terra ?

TESTE — Non lo so, non ho elementi per poter giudicare.

PRESIDENTE — Ella molto spesso ha ammesso di non ricordare con precisione dei fatti, ma ha insistito sul particolare che la sua partecipazione o la rilevanza del suo parere nella Commissione generale e nel Comitato ristretto (che è quello che ha poi elaborato le conclusioni, di parte delle quali abbiamo dato lettura) era minima rispetto al parere dei tecnici, ed in modo particolare a quello dei rappresentanti del Ministero dell'Aeronautica. Può confermare questa affermazione ?

TESTE — Confermo, non solo, ma dico che questa nostra relazione fu fatta prima che si decidesse la scelta del terreno, ma dopo

che la Commissione si era sostanzialmente orientata.

PRESIDENTE — Ella, dunque, sostiene di essersi occupato della questione dal punto di vista urbanistico e di condividere i concetti esposti nella relazione di cui abbiamo dato or ora lettura.

TESTE — Esattamente.

PRESIDENTE — Ha anche detto che in seno alla Commissione aveva una preponderanza non quantitativa, ma qualitativa, il giudizio dei tecnici dell'Aeronautica e che viceversa la sua azione era di carattere, per così dire, complementare: esaminare cioè se vi erano elementi contrastanti col punto di vista dei tecnici dell'aeronautica.

TESTE — Si trattava di un punto di vista già acquisito. Ripeto che la mia indagine si svolse quando era stata già fatta la scelta di Fiumicino.

PRESIDENTE — Il Comitato del quale ella fu chiamato a far parte, agiva collegialmente o no ?

TESTE — Non mi pare; comunque non ricordo esattamente.

PRESIDENTE — Ma lei fu incaricato per la relazione !

TESTE — Io e l'ingegnere Ferrari stendemmo i concetti generali della relazione, ma poi l'avranno elaborata gli altri.

PRESIDENTE — Il Comitato tecnico (formato di quattro persone) fu incaricato di riesaminare, in otto giorni, in una relazione unica, le quattro relazioni particolareggiate dei tecnici. Dal documento di cui abbiamo dato lettura risulta anche, per lo meno alla data del 21 luglio, che c'era ancora un'alternativa sulla scelta del luogo. Come concilia questa alternativa con l'affermazione che c'era già un orientamento per il sedime di Fiumicino ?

TESTE — Tutti sanno come funzionano le Commissioni: molte persone parlano, altri stanno zitti, e nessuno sembra contrario. È in questo senso che parlo di orientamento.

PRESIDENTE — Conosce il generale Biani ?

TESTE — No, conoscevo pochissimo gli elementi della Commissione, essendo, in sostanza, un estraneo. Ho conosciuto il generale Matricardi quando mi chiamò.

PRESIDENTE — Ricorda che in una delle sedute della Commissione, circa l'orientamento determinatosi per la scelta di Fiumicino, venne sollevata una obiezione da un ufficiale dell'Aeronautica ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Quali erano i poteri della Commissione di cui ella faceva parte ?

TESTE — Non so con esattezza quali fossero i poteri della Commissione. Mi pare, comunque, che si chiamasse « Commissione per lo studio del progetto dell'aeroporto ». Credo, comunque, che fosse una Commissione consultiva, senza poteri deliberativi.

PRESIDENTE — Ed il Comitato tecnico ?

TESTE — Anche il Comitato tecnico esprimeva unicamente pareri consultivi.

PRESIDENTE — Lei condivide quanto scritto nel verbale relativamente alla parte urbanistica ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quei concetti sono dunque la libera espressione della sua volontà ?

TESTE — Non ho mai subìto costrizioni.

PRESIDENTE — Ella ha sostenuto che in Commissione si era determinato un orientamento per la scelta di Fiumicino. Come se ne accorse ? Sulla base di quali elementi si determinò questo orientamento ?

TESTE — Dall'andamento delle discussioni e dall'orientamento dei tecnici.

PRESIDENTE — Ci fu nessuno che limitò i suoi compiti ?

TESTE — Avrei potuto anche interferire in altri problemi, ma non l'ho fatto perché non rientrava nelle mie competenze.

PRESIDENTE — Condivide ella la stesura del verbale della seduta del 24 luglio 1947 ? Partecipò ella a quella seduta ?

TESTE — Non ricordo questo verbale. Molte volte, come ho già detto, ci si assentava dalla Commissione. Ma dovrei, visto che dal verbale risulta la mia presenza, sostenere di esserci stato.

PRESIDENTE — Ricorda qualcosa dell'andamento di quella discussione ?

TESTE — Non ricordo nulla.

PRESIDENTE — Quel verbale rappresenta, comunque, la conclusione di dibattiti precedenti ai quali ella aveva partecipato o, comunque, era stato presente. Contrasta questo verbale con quella che era la sua posizione ?

TESTE — No.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. GIOVANNI BATTISTA FLORIO

DEPOSIZIONE DEL DOTTORE LUIGI FORTINI

La Commissione, riunita in seduta il 26 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del dottore Fortini Luigi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ricorda, dottor Fortini, di aver fatto parte della Commissione Matricardi e di aver partecipato a talune sedute della Commissione stessa ? In caso affermativo, ci dica qualcosa della sua attività in seno alla predetta Commissione.

TESTE — Forse è opportuno che io precisi innanzi tutto che, sul finire del 1948, fui assegnato, in qualità di Ispettore generale, alla Direzione generale della viabilità e delle costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici, la Direzione generale che si occupava in particolare di Fiumicino. A quell'epoca, insieme con il Capo divisione Collatina, ho partecipato ad alcune riunioni della Commissione Matricardi, in sostituzione del direttore generale La Farina. La predetta Commissione, che era in funzione fin dal 1947 se non addirittura dal 1946, aveva già deciso sulla scelta dell'area e doveva perciò occuparsi prevalentemente della progettazione e delle altre incombenze per la realizzazione dell'opera. Poiché vi era una certa tendenza da parte dell'Aeronautica ed accentrare le competenze, in qualche occasione il Direttore generale preferì mandare me ed il Capo divisione Collatina ai lavori della Commissione, per meglio riservare ogni decisione ministeriale. Ho parlato di accentramento da parte dell'Aeronautica perché non vi era una delimitazione netta nei compiti delle due Amministrazioni. L'iniziativa partiva dall'Aeronautica, mentre il compito del Ministero dei lavori pubblici era piuttosto impreciso per quanto riguarda la progettazione, avendo soltanto la responsabilità della costruzione dell'opera. La progettazione era in massima di competenza dell'Aeronautica e, in questa situazione, era naturale che il compito prevalente fosse, appunto, di quel Ministero. L'iniziale poco chiara impostazione dei compiti e la divisione non del tutto razionale degli stessi, oltre che rendere più difficile il lavoro della Commissione, hanno portato a qualche diversità di vedute sul modo di ottenere la migliore esecuzione dell'opera. Questo ultimo, come ho già accennato, è stato uno dei motivi per cui il Direttore generale si è fatto qualche volta sostituire da me in seno alla Commissione Matricardi. Aggiungo che un altro dei motivi è da ricercarsi nelle non perfette condizioni di salute del dottor La Farina, persona rispettabile sotto ogni riguardo e nel senso più pieno della parola.

PRESIDENTE — Di regola, i lavori pubblici – e l'aeroporto è un lavoro pubblico – vengono progettati ed eseguiti dal Ministero dei lavori pubblici ?

TESTE — Non è esattamente così. La materia non è disciplinata, tanto che si pensava proprio di disciplinarla in sede legislativa. Per quanto riguarda l'aeroporto, trattandosi di un'opera pubblica, finanziata dallo Stato al cento per cento, era logico attendersi una impostazione più razionale e una più chiara delimitazione delle competenze.

PRESIDENTE — Perché inizialmente la progettazione fu sottratta al Ministero dei lavori pubblici ? Per legge, forse, o per inveterata prassi ? Perché fu nominata la Commissione Matricardi ?

TESTE — La Commissione Matricardi ha precorso i tempi, perché ha cominciato a lavorare, se ben ricordo, ancor prima che fosse emanata la legge. Comunque so che in una legge – non ricordo quale – si parlò di questa distinzione di compiti: la progettazione all'Aeronautica, l'esecuzione ai lavori pubblici.

PRESIDENTE — Come funzionava la Commissione ? Vi erano discussioni, dibattiti, votazioni ?

TESTE — Come ho già detto, all'epoca in cui ho partecipato ai lavori della Commissione, si era già in fase di progettazione. Ricordo che si son manifestate diversità di vedute sui criteri da adottare circa la progettazione dell'opera – e ciò naturalmente sempre ai fini della migliore esecuzione – tanto che intorno al 1951 si è addivenuti ad una variazione del progetto e ad una modificazione dei

rapporti con l'unica ditta che stava lavorando, l'impresa Manfredi. Con quest'ultima si addivenne, appunto in seguito alla variazione del progetto, ad una risoluzione transattiva dei rapporti, e ciò in perfetta regola anche dal punto di vista formale, perché raggiunta dopo aver sentito il parere di tutti gli organi competenti, quali l'Avvocatura dello Stato, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato.

PRESIDENTE — In quell'occasione si passò dal progetto cosiddetto Matricardi al progetto cosiddetto Amici ?

TESTE — Si ebbe un passaggio di competenze nell'ambito dello stesso Ministero difesa-aeronautica.

PRESIDENTE — A chi riferiva sull'andamento dei lavori della Commissione ?

TESTE — Ne riferivo al mio Direttore Generale. Comunque a parte il fatto che la mia partecipazione ai lavori è stata limitata a poche riunioni, c'è da tener presente che la segreteria della Commissione provvedeva a mandare i verbali delle sedute.

PRESIDENTE — Ella ha fatto anche qualche sollecitazione a causa della lentezza con cui procedevano i lavori di progettazione ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — I verbali delle sedute venivano firmati o, comunque, siglati da coloro che vi avevano partecipato ?

TESTE — Non mi pare. Se ben ricordo, allorché questi verbali venivano ricevuti, ci si limitava ad esaminarli ed a fare dei rilievi, se necessario.

PRESIDENTE. Può darci qualche elemento ponderabile o qualche dato di fatto sulla vicenda di Fiumicino, indipendentemente dalla sua attività in seno alla Commissione, ma nella sua qualità di direttore generale del Ministero dei lavori pubblici ?

TESTE — Sinceramente, non posso dir nulla. Nominato, nel 1954, direttore generale degli affari generali e del personale, non ho avuto più né modo né motivo di occuparmi ulteriormente della vicenda dell'aeroporto.

PRESIDENTE — Ricorda di una osservazione del generale Biani, in ordine alla mancata inclusione della previsione dell'allacciamento stradale fra l'aeroporto e Roma in una prima progettazione, eseguita in seguito ad un controllo effettuato dal generale Borghetti del Demanio aeronautico, progettazione che prevedeva una spesa di 4 miliardi e 258 milioni ?

TESTE — Ricordo qualche cosa; ricordo comunque di averne riferito, e ciò potrà risultare dai verbali.

PRESIDENTE — Ricorda se, nel periodo in cui ella partecipò ai lavori della Commissione, e cioè successivamente al 29 luglio 1947, data in cui fu proceduto alla scelta del suolo, si ebbero in seno alla Commissione discussioni circa l'idoneità – ai fini della costruzione dell'aeroporto – del terreno scelto? Se si ebbero dubbi riguardanti, per esempio, il sottofondo del terreno o di altra natura o comunque tali che rendessero dubbia la bontà della scelta o suggerissero ulteriori accertamenti tecnici ?

TESTE — Ricordo che mi fu detto che la scelta dell'area era stata fatta all'unanimità dalla Commissione. Non ricordo di interventi precisi e decisi sulla opportunità di rivedere la questione in seguito a dubbi sulla bontà della scelta; credo, anzi, di poterlo escludere. Così non posso escludere e non posso confermare che qualcuno, occasionalmente, possa aver detto che forse sarebbe stato meglio scegliere altra area.

PRESIDENTE — Ricorda se l'abbandono del progetto Matricardi ed il conseguente passaggio al progetto cosiddetto Amici – che avvenne nel 1952 – sia dipeso in tutto o in parte da ragioni attinenti alla natura del suolo o a constatazioni di inefficienza ?

TESTE — Almeno per quel che si diceva in Commissione, ritengo che la modificazione fu dovuta soltanto al desiderio di ottenere un miglioramento del progetto, anche in dipendenza del tempo che, per l'Aeronautica, incalzava velocemente. In sostanza, quindi, per raggiungere una migliore funzionalità.

PRESIDENTE — Ricorda se, nel periodo in cui ella ha partecipato ai lavori della Commissione, siano stati disposti accertamenti ed indagini sulla scelta, già effettuata, del suolo ?

TESTE — Non lo ricordo. So che si presentarono – ma questo non è in riferimento alla sua domanda – difficoltà sul modo di disciplinare l'acqua piovana su una estensione così vasta, ma niente di eccezionale.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Dott. LUIGI FORTINI

DEPOSIZIONE DEL GENERALE MARIO PEZZI

La Commissione, riunita in seduta il 26 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Pezzi Mario.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella ha ricoperto cariche molto importanti al Ministero della difesa poiché, dal 1950 al 1957, è stato successivamente Capo di Gabinetto e Segretario generale: vuole dirci ciò che sa in ordine alla vicenda dell'aeroporto di Fiumicino e a quella della Commissione Matricardi ?

TESTE — Fino al 1950 non mi sono occupato delle questioni di Fiumicino, poiché ricoprivo la carica di Direttore Generale del personale. Nel 1950 sono stato nominato Capo di Gabinetto e così mi sono occupato qualche volta di Fiumicino, in seguito a disposizioni del Ministro. La prima volta che ho dovuto occuparmene me ne hanno dato l'occasione alcune divergenze di principî e di concetti – anzi, di vedute – tra il generale Matricardi e i maggiori esponenti dell'Aeronautica (Capo di Stato Maggiore, Segretario generale, Direttore generale dell'Aviazione civile). Il generale Matricardi voleva un aeroporto con sei piste, cioè con tre direzioni di atterraggio. Quando è sorta l'aeronautica, gli apparecchi potevano atterrare solo col vento di fronte. Aggiungo, però, che, a mano a mano che gli apparecchi sono aumentati di peso, si è consentito l'atterraggio anche con un vento angolato. Quando si è cominciato a studiare la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino erano ancora necessarie tre piste non essendo consentito l'atterraggio oltre un certo numero di gradi. Nel corso degli studi per la progettazione dell'aeroporto scaturì – e in ciò si fu confortati dal parere dell'O. A. C. I., l'ente internazionale competente – che, in considerazione dell'aumentato peso degli apparecchi, l'atterraggio poteva essere consentito, anche con un vento di fianco rilevante. Ne conseguì che potevano essere sufficienti due piste. Su questa soluzione concordarono la maggior parte di quanti si occupavano della questione, anche perché, il bilancio dell'aeroporto non essendo rilevante, si tendeva al risparmio. Soltanto il generale Matricardi rimase fermo nella tesi delle sei piste, delle tre direzioni di atterraggio. Da qui le divergenze. Un giorno il generale Matricardi venne a pregarmi di indurre il Ministro Pacciardi a preferire la sua tesi rispetto a quella degli altri. Sorpreso di questa sua richiesta, gli risposi che, prima di fare un passo simile presso il Ministro, avrei dovuto essere persuaso della sua tesi, e non lo ero, inoltre, non mi sentivo di suggerire al Ministro l'accoglimento di una tesi alla quale tutti erano contrari: anzi, tutti gli altri ufficiali che prima ho nominato si recavano spesso dal Ministro per sostenere la tesi opposta a quella sostenuta dal generale Matricardi. Finché, un giorno, il Ministro mi incaricò esplicitamente di occuparmi delle piste, del loro numero e della loro direzione. Tenni una riunione in proposito, alla quale feci partecipare una trentina di persone: tutti meno uno – il generale Briganti – furono del parere di costruire due piste anziché tre; alla fine della riunione, lo stesso generale Briganti mi disse: « ero del parere del generale Matricardi ma adesso, sentite le ragioni degli altri, sono del parere di questi ultimi ». Quindi, il generale Matricardi rimase completamente isolato. E si venne così nella determinazione di costruire soltanto due piste. Quando mi recai a riferirgli sull'incarico che mi aveva affidato, il Ministro mi disse che non era affatto contento dell'opera del generale Matricardi e che, perciò, se ne sarebbe liberato. Senonché noialtri, che eravamo affezionati al generale Matricardi (nell'arma dell'aeronautica è molto vivo lo spirito di corpo), facemmo pressioni presso il Ministro perché – come poi avvenne – il generale Matricardi fosse ancora trattenuto alla presidenza della Commissione. In ciò si adoperò anche il generale

Silvestri. Passato ancora un anno senza che la Commissione avesse concluso gran che, il Ministro Pacciardi mi espresse ancora la sua intenzione di volersi liberare del generale Matricardi. Nonostante ciò, fu trattenuto ancora per circa un anno agli effetti amministrativi.

È per questo motivo che mi sono occupato della vicenda dell'aeroporto di Fiumicino. Non mi ricordo di essermi occupato, per esempio, della scelta del suolo, perché era stata già fatta, né di altri particolari.

Debbo aggiungere che noi ufficiali eravamo riusciti a convincere ancora il Ministro Pacciardi a trattenere per un altro anno il generale Matricardi; senonché, proprio il giorno dopo che l'onorevole Pacciardi aveva accolto il nostro desiderio, un giornale pubblicò un articolo pieno di critiche contro il Ministro. Fra l'altro, vi era detto che il Ministro non s'intendeva di quei problemi. Il Ministro mi fece leggere l'articolo, osservandomi che il suo contenuto era in contrasto con le manifestazioni di affetto del Matricardi, di cui io mi ero fatto portavoce. E intervenne personalmente presso la Corte dei Conti o la Ragioneria generale dello Stato (non ricordo) per ottenere la restituzione, in giornata, del decreto, che aveva già trasmesso, di trattenimento in servizio del generale Matricardi.

PRESIDENTE — Come spiega lei che, decaduto il progetto Matricardi, l'incarico di preparare un nuovo progetto sia stato affidato al colonnello Amici, che a quell'epoca era appena capitano o maggiore? Tanto più che, nel caso specifico, si trattava di un ufficiale che era stato messo fuori servizio per le ragioni che lei sa e che era poi rientrato in seguito ad un giudizio, ragion per cui nei confronti del predetto ufficiale si poteva avere un certo atteggiamento prudenziale?

TESTE — Non mi pare che l'incarico della progettazione dell'aeroporto sia stato affidato al capitano Amici; in effetti, fu il generale Silvestri, se non erro, che sostituì il generale Matricardi. Il capitano Amici era alle dipendenze di quest'ultimo, che gli diede evidentemente l'incarico di redigere il progetto, del quale tuttavia assumeva la responsabilità.

PRESIDENTE — In seguito allo scioglimento della Commissione Matricardi, ne fu nominata un'altra?

TESTE — Dopo lo scioglimento di quella Commissione, l'incarico di occuparsi delle questioni di Fiumicino fu affidato prima alla Direzione generale aeronautica e poi alla Direzione generale aviazione civile. Il capitano Amici, della Direzione generale del Demanio aeronautico, ritengo sia stato incaricato di redigere il progetto allo stesso titolo per cui avrebbe potuto essere incaricato un qualsiasi altro elemento di quella Direzione. Ma il capitano Amici si distinse subito come un tecnico di primissimo ordine; intraprendente e svelto, prese subito un certo sopravvento e divenne il numero uno fra quanti si occupavano della questione di Fiumicino. A un certo momento fu tenuto molto in auge anche negli ambienti del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Il progetto Amici era informato alle linee dell'O. A. C. I.?

TESTE — La scelta delle piste era stata già fatta quando il capitano Amici cominciò ad interessarsi di Fiumicino. Nel suo progetto, l'Amici accolse la decisione relativa alla scelta della direzione delle piste; le altre parti del progetto furono solo prevalentemente elaborate dall'Amici, perché non bisogna dimenticare che erano la Direzione generale del Demanio, prima, e poi quella della Aviazione civile con i loro direttori generali e con i loro numerosi tecnici che avevano la responsabilità del progetto, sotto il punto di vista tecnico.

PRESIDENTE — Lei ricorda se il mutamento del progetto sia stato determinato soltanto dalla questione dei venti o anche dalla questione della idoneità del suolo?

TESTE — Non lo so, ma credo. La direzione delle piste non dipende solo dai venti ma da molti elementi. Il generale Matricardi fu sostituito perché il Ministro Pacciardi aveva perso ogni fiducia in lui, avendo constatato che dopo un certo numero di anni non si facevano che discussioni, mentre molti si facevano premura di andare ad esporre il loro parere contrario a quello di Matricardi.

PRESIDENTE — In una riunione tenuta il 26 febbraio 1952 tra rappresentanti dell'amministrazione militare e del Ministero dei lavori pubblici, nella sua qualità di Capo di Gabinetto ella chiese ai tecnici dei due dicasteri « quanto ci fosse di vero nelle voci correnti in merito alle condizioni del sottosuolo che avrebbero compromesso la futura solidità e stabilità delle piste ». Evidentemente, le voci erano correnti al punto che impressionarono anche Lei e la indussero a rivolgere quella domanda ai tecnici? E che cosa risposero costoro? Che non c'era nessuna preoccupazione? Che le cose andavano bene?

TESTE — Rivolsi loro quella domanda perché si diceva che era probabile che il sottosuolo di Fiumicino contenesse torba. E questa ha un certo grado di elasticità, per cui una pista costruita su un terreno con torba, potrebbe avere cedimenti.

PRESIDENTE — E il suolo si è poi mosso ?

TESTE — No. Però io me ne preoccupai perché l'onorevole Segni, allora Ministro dell'Agricoltura (che io avevo avuto occasione di conoscere in Sardegna), mi aveva chiesto notizie dell'aeroporto di Fiumicino ed io gli avevo risposto che, secondo me, la scelta era buona, però bisognava far esaminare bene il terreno perché si parlava di presenza di torba. So che poi il generale Matricardi fece fare dei saggi mediante trivellazioni e da queste non emersero motivi di preoccupazione.

PRESIDENTE — Fra l'amministrazione dell'aeronautica e quella dei lavori pubblici sorsero diversità di vedute, divergenze di punti di vista: secondo lei, furono notevoli e in che misura influirono sull'andamento dei lavori ?

TESTE — Nella mia qualità di Capo di Gabinetto, mi sono occupato di Fiumicino solo quando il Ministro me lo ha chiesto e perciò non ho seguito la vicenda con continuità. Sentivo talvolta di discordanze di idee fra il Ministero dei lavori pubblici e l'Aeronautica, ma queste vertevano su questioni di carattere tecnico.

PRESIDENTE — In seguito ad alcune obiezioni sollevate dalla ditta Manfredi, conseguenti al mutamento del progetto, secondo le quali i lavori erano più onerosi e quindi le primitive condizioni dovevano essere mutate, sorsero controversie fra l'amministrazione dei lavori pubblici e la ditta Manfredi, controversie che diedero luogo ad una riunione fra autorevoli ufficiali, funzionari e tecnici delle due amministrazioni della difesa e dei lavori pubblici. In detta riunione i rappresentanti del Ministero della difesa, in contrario avviso a quello dei rappresentanti dei lavori pubblici, assunsero, unanimi, un atteggiamento favorevole alla non rescissione del contratto con la ditta appaltatrice dei lavori. Mi può spiegare i motivi di questo atteggiamento, in considerazione del fatto che, in quella circostanza, sia pure per presunzione, ai tecnici dei lavori pubblici doveva attribuirsi una competenza specifica, allo stesso modo che ai tecnici dell'Aeronautica veniva attribuita una competenza specifica in materia di progettazione di aeroporti ? Fu, il vostro, un atteggiamento concordato in precedenza o fu assunto spontaneamente in quella riunione ?

TESTE — Il Ministro Pacciardi, venuto a sapere che erano sorte divergenze fra la ditta Manfredi ed il Ministero dei lavori pubblici, al punto che si era arrivati a parlare di sospensione dei lavori, si preoccupò di quest'ultima eventualità, in particolar modo per le eventuali reazioni della opinione pubblica. Per questo motivo, mi pregò di esaminare se esistesse la possibilità di appianare le divergenze e di evitare così la sospensione dei lavori. Perciò fu tenuta quella riunione. Alle nostre richieste di chiarimenti, i rappresentanti dei lavori pubblici rispondevano che le pretese della ditta Manfredi, conseguenti al cambiamento del progetto, non potevano essere accettate; che non si poteva trattare con la ditta Manfredi; che non volevano più parlare con Manfredi. Solo dopo lunghe insistenze da parte nostra – che eravamo preoccupati della eventualità di una sospensione dei lavori – i rappresentanti dei lavori pubblici si dichiararono disposti a trattare con un rappresentante della ditta Manfredi, ma non con Manfredi personalmente, perché persona maleducata, con la quale non si poteva parlare perché trattava male la gente.

PRESIDENTE — Il verbale di quella riunione in sostanza conferma quanto sinteticamente avevo io detto relativamente alla polemica sorta in proposito. Non è stato però verbalizzato che il Manfredi fu qualificato « persona ineducata ».

TESTE — Però fu detto e fu detta una frase equivalente.

PRESIDENTE — Ma qui vi sono argomenti più sostanziali come quello che si tratta di una ditta non seria, che non affretta i tempi, e così via.

TESTE — La preoccupazione del Ministro e del Ministero era che, interrompendo i lavori con la ditta Manfredi, si perdesse molto tempo.

PRESIDENTE — È chiaro che questa riunione è stata voluta dal Ministro Pacciardi e che ella vi partecipò per sua delega e che di conseguenza quel che disse rispecchiava le istruzioni impartitele dal Ministro. È esatto ?

TESTE — Sì, ma relativamente a questo punto. Il Ministro non tenne, per la verità, un lungo discorso. Disse semplicemente che aveva saputo delle divergenze sorte con la ditta Manfredi e che il Ministro dei lavori pubblici intendeva interrompere i lavori. Date le logiche conseguenze di una simile

decisione, mi invitò a tenere una riunione allo scopo di vedere se era possibile superare le divergenze sorte.

PRESIDENTE — Perché mai lei ed altri esponenti dell'Aeronautica non prestarono fede alle assicurazioni di natura tecnica e giuridica date dai rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, i quali, in sostanza, sostenevano, a differenza dei rappresentanti dell'Aeronautica, che il continuare ad affidare i lavori alla ditta Manfredi avrebbe effettivamente rappresentato una perdita di tempo ?

TESTE — Per la verità non fu detto proprio così; noi, comunque, cercavamo la possibilità di un accordo per non interrompere i lavori.

PRESIDENTE — La mia domanda era perché non si prestò eccessiva fede alle assicucurazioni date dai rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici.

TESTE — Noi avevamo la certezza che se si interrompevano i lavori con la ditta Manfredi sarebbero occorsi almeno 6-7 mesi per ricominciarli. Questa opinione era confortata anche dal parere dei tecnici e dalla documentazione piuttosto voluminosa esibita dalla ditta Manfredi, dalla quale risultava che questa aveva già speso molto denaro; non so esattamente quanti milioni, ma certamente ne aveva impiegato qualche centinaio. È logico, quindi, che prima di radiare una ditta che aveva già versato tanto denaro si cercasse la via di un accordo. Non è dunque esatto che non prestavamo fede ai suggerimenti del Ministero dei lavori pubblici; si cercava, come ho detto, un punto di incontro.

PRESIDENTE — Come mai non tennero conto neanche delle osservazioni di altri esponenti dell'Aeronautica, come il generale Silvestri, secondo il quale la ditta Manfredi non era in condizioni di anticipare denaro, non avendo più fondi ?

TESTE — La ditta aveva fatto presente di aver già impiegato circa 700 milioni e che non era riuscita a trovare banche che le prestassero altre somme di danaro con la garanzia dei pagamenti differiti. La ditta Manfredi probabilmente non aveva previsto che andando a riscuotere i buoni che le venivano consegnati non le sarebbero stati pagati.

PRESIDENTE — L'Aeronautica, quindi, tendeva a far proseguire i lavori, adoperandosi nel contempo a trovare un punto di incontro ?

TESTE — Come Capo del Gabinetto e sapendo che questo era il desiderio, l'idea del Ministro, ho agito in tal senso.

PRESIDENTE — Sa lei dei contrasti che si determinarono tra il generale Silvestri ed il Ministro per i lavori di Fiumicino; contrasti che giunsero al punto di far chiedere al generale l'esonero dalla carica affidatagli in seno alla Commissione e di minacciare, qualora non fosse stato esonerato, le dimissioni ?

TESTE — Non mi risulta, il generale Silvestri, comunque, era mio cognato ed io sapevo molte sue cose indipendentemente dalla mia carica di Capo di Gabinetto. Ricordo che egli era molto preoccupato perché non si riusciva ad avere fondi sufficienti. Ma ignoro l'esistenza di contrasti col Ministro.

PRESIDENTE. Le preoccupazioni del generale Silvestri, dunque, secondo lei, erano rappresentate dalla mancanza di un finanziamento che potesse consentire la prosecuzione dell'opera.

TESTE — Vi erano, in questo senso, delle preoccupazioni anche fra i tecnici dell'Aeronautica e quelli dei lavori pubblici; non regnava infatti, tra questi sempre un accordo. La preoccupazione dominante, comunque, del generale Silvestri era rappresentata, come ho già detto, dalla mancanza di stanziamenti sufficienti per ultimare i lavori per il periodo dell'Anno Santo.

PRESIDENTE — Ricorda, nella sua qualità di Capo di Gabinetto, se successivamente alla scelta del suolo, avvenuta nella famosa seduta del 1947, nella riunione alla quale lei ha partecipato, ed in altre ancora, si è sostenuto la necessità di continuare gli accertamenti sulla qualità del suolo, visto che si discuteva sempre se questo era o no adatto per la costruzione dell'aeroporto ?

TESTE — Non mi risulta.

PRESIDENTE — È a conoscenza dei contrasti esistenti tra il generale Biani e gli altri membri della Commissione per la scelta del suolo ?

TESTE — Non so nemmeno che il generale Biani si sia interessato dell'aeroporto.

PRESIDENTE — A noi risulta, da documenti che sono agli atti, che il generale Biani fece numerose osservazioni e riserve sulla scelta del terreno di Fiumicino. Sa qualche cosa al riguardo ?

TESTE — Assolutamente niente.

PRESIDENTE — Ricorda se nel dicembre del 1951 il tenente colonnello Amici (forse per incarico del generale Silvestri) elaborò un nuovo progetto per l'aeroporto ?

TESTE — Fino a quando vi è stato il generale Matricardi non poteva esserci un progetto Amici.

PRESIDENTE — Ma lei ha detto che vi è stato un periodo in cui il generale Matricardi c'era e non c'era.

TESTE — Ripeto che fino a quando vi è stato il generale Matricardi, le cose le faceva lui; quando poi è avvenuto il trasferimento dell'incarico della progettazione dell'aeroporto dalla Direzione Generale del Demanio alla Direzione dell'Aviazione Civile, le cose sono cambiate.

PRESIDENTE — Le risulta che il generale Matricardi abbia scritto una lettera riservata personale congiuntamente al Segretario generale, alla Direzione del Demanio, al Ministero dei lavori pubblici ed alla Direzione dell'Aviazione Civile con la quale comunicava che si stava per fissare un prezzo di 450 mila lire per ettaro ?

TESTE — Deve esserci stata una lettera del genere, ma personalmente non ne so niente.

PRESIDENTE — Può dirci quali furono i motivi del suicidio del generale Silvestri ? E se comunque ritiene che, in questo doloroso evento, non ci sia stato nessun rapporto con l'atteggiamento che il generale Silvestri aveva tenuto nella vicenda di Fiumicino ?

TESTE — Il generale Silvestri, che io conosco bene per essere suo cognato, non ha mai avuto il più piccolo dispiacere da Fiumicino se non quello che gli derivava dalla constatazione di non poter mandare avanti con celerità i lavori. Era un uomo di molta coscienza e voleva che l'aeroporto fosse pronto per l'Anno Santo, così come gli era stato chiesto. Il generale Silvestri si è suicidato perché anche il padre si è suicidato alla stessa età. Anche il modo in cui si è suicidato fa pensare ad un momento di pazzia.

PRESIDENTE — Fu lei a proporre l'inclusione del tenente colonnello Amici fra i rappresentanti del Ministero della difesa nel comitato tecnico ristretto ?

TESTE — Ho solo firmato la lettera di nomina nella mia qualità di Capo di Gabinetto, ma evidentemente la proposta mi è venuta dagli enti interessati, perché io non avevo il potere di disporre in queste cose.

PRESIDENTE — Le risulta che il generale Matricardi chiese al Ministero della difesa di dispensare il colonnello Toscani da rappresentante del Demanio nella Commissione Matricardi perché manifestava indifferenza nell'adempimento dei suoi compiti ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Ritiene il generale Pezzi che le considerazioni che venivano fatte dal Ministero dei lavori pubblici per la rescissione del contratto con la ditta Manfredi fossero valide ?

TESTE — Ritengo che fossero valide, però mi sembrava che il Ministero dei lavori pubblici esagerasse alquanto. Erano motivi di irritazione dei rappresentanti dei lavori pubblici, mentre noi eravamo convinti che anche la ditta Manfredi potesse avere una parte di ragione e i motivi, secondo noi, consistevano nei pagamenti differiti, nel cambiamento del progetto. E poi c'era la ragione principale che, affidando l'incarico a un'altra ditta, si sarebbe perso altro tempo, mentre il Ministro voleva che i lavori si fossero compiuti il più presto.

PRESIDENTE — Ella ha detto in principio, esplicitamente, che solo ragioni personali spingevano i rappresentanti dei lavori pubblici a mantenere un atteggiamento ostile nei confronti della ditta Manfredi.

TESTE — Ricordo benissimo che i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici erano irritatissimi contro Manfredi perché da loro ritenuto persona scorretta nel tratto, però dalla lettura del verbale mi sono ricordato che vi erano state anche altre obiezioni e perciò le ho chiarite.

PRESIDENTE — Per la conoscenza che ella ha dei terreni nelle vicinanze di Roma, ritiene che la scelta di Fiumicino sia stata la più idonea ?

TESTE — Io sono convinto che in un raggio di un certo numero di chilometri nei dintorni di Roma non c'è un terreno migliore di quello che è stato scelto. Questo, beninteso, come mia opinione personale, pur riconoscendo che Fiumicino ha dei difetti.

PRESIDENTE — Quale è il suo giudizio su Casal Palocco, sulla cui zona si era appuntata l'attenzione della Commissione ?

TESTE — Non potrei dare un giudizio. Io ho volato molto nel cielo di Roma ma non ho presente la località di cui mi parla. Può essere una zona che mi è sfuggita, e perciò non mi sento di dare un giudizio.

PRESIDENTE — Ritiene che sia vero che la principale ragione per la quale il generale Matricardi si è dimostrato contrario fosse per un suo concetto di pluralità delle piste ? Ritiene che quelle che chiamiamo pista 16 e pista 25, data la prevalenza dei venti e dati gli accertamenti, siano sufficienti a consentire normalmente ogni fase di atterraggio ?

TESTE — Prima di quest'anno vi ha volato l'aeronautica militare e l'Alitalia vi ha fatto tutto l'addestramento sui nuovi apparecchi a reazione, e quasi mai si è verifi-

cata l'impossibilità di atterrare, cosa che invece avviene in tutti gli aeroporti del mondo.

PRESIDENTE — Il paventato pericolo della presenza di torba nel terreno sottostante si è dimostrato inesistente attraverso gli accertamenti ?

TESTE — Ad una esplicita richiesta mi fu risposto che il pericolo non esisteva.

PRESIDENTE — Le consta che la pista di Fiumicino si trovi in condizioni di minor agibilità a causa della nebbia ?

TESTE — A Fiumicino non si è mai parlato di nebbia. Solo l'altro anno si verificò il fenomeno, ma fu un'eccezione. Comunque, gli aeroporti sono stati tutti scelti in zona di bassura e quindi qualche giorno di nebbia è inevitabile.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. MARIO PEZZI

DEPOSIZIONE DEL COLONNELLO GUIDO PANUNZI

La Commissione, riunita in seduta il 27 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del colonnello Guido Panunzi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Lei è ancora in servizio ?

TESTE — Sono in ausiliaria, trattenuto in servizio.

PRESIDENTE — Ella fece parte della Commissione Matricardi e poi di un sottocomitato al quale furono affidati determinati compiti. Ci vuole dire qualcosa in proposito ? Come si svolsero, ad esempio, i lavori ?

TESTE — Collaborai prima al Demanio, allo studio per l'aeroporto di Roma, facendo poi parte come membro della Commissione Matricardi, di un piccolo ufficio tecnico e di un sottocomitato di collegamenti stradali.

PRESIDENTE — In ordine alla scelta del terreno ricorda se ella dette qualche indicazione, qualche suggerimento ?

TESTE — Ricordo che furono esaminate diverse località come Ciampino, che però fu subito scartata. Poi si studiò la possibilità di utilizzare gli aeroporti già esistenti vicino Roma, come quelli di Guidonia, di Pratica di Mare, di Centocelle ed altre localita nuove. Si esaminarono, infine, Castel di Decima, la tenuta di Casal Palocco, Fiumicino e fra tutte le soluzioni la Commissione si espresse unanimemente a favore di Fiumicino, che dal punto di vista del volo offriva migliori garanzie anche per le caratteristiche della zona che non solo non presentava accidentalità, ma aveva anche uno scarso valore agricolo.

PRESIDENTE — Ricorda se durante i lavori della Commissione, uno degli argomenti che portarono alla esclusione di Casal Palocco fu quello che in tale zona si sarebbe dovuta installare una costruzione tecnica dell'Italcable ?

TESTE — In merito a questo punto ricordo che l'Italcable sollecitò la scelta della zona dovendo essa stessa decidere se rimanere lì o andare altrove.

PRESIDENTE — Desidererei che mi dicesse in che misura incise, per la scelta del suolo, la sollecitazione fatta dall'Italcable. Ricorda che vi fu un intervento del rappresentante del Ministero delle poste ?

TESTE — Mi sembra di sì.

PRESIDENTE — In che termini si svolse ?

TESTE — Non ricordo; credo che vi sia stata una trattativa col generale Matricardi.

PRESIDENTE — Ma non potevano esserci trattative private. Queste erano cose che stabiliva la Commissione e lei ne era membro !

TESTE — Ripeto che l'Italcable sollecitava la scelta del suolo per l'aeroporto appunto per poter decidere se stabilire il suo centro radio lì o altrove.

PRESIDENTE — In sostanza lei ricorda soltanto che vi fu una richiesta dell'Italcable.

TESTE — Sì. Relativamente poi alla scelta del terreno furono fatte delle prospezioni geoelettriche da parte della ditta Iries, dalle quali risultò che la zona di Fiumicino era migliore rispetto a quella di Casal Palocco, che presentava terreno basso e zone torbose.

PRESIDENTE — Ella prese parte al Comitato che condusse queste ricerche ?

TESTE — Non fu proprio un Comitato, ma una ditta, esattamente la Iries; in particolare, anzi, operò il professor Manfredini.

PRESIDENTE — Lei faceva parte della Direzione generale del Demanio; ricorda che questa Direzione, prima ancora della Commissione Matricardi, aveva compiuto per conto proprio degli studi ?

TESTE — Sì. Nel 1946 fui incaricato dal generale Santabarbara di studiare (adattando Ciampino o qualche altra località) il problema dell'aeroporto di Roma, aeroporto che doveva rispondere ai requisiti più moderni, con possibilità di sviluppi futuri anche in relazione alle esigenze sempre più crescenti dell'aviazione civile. Si studiò innanzitutto la possibilità di utilizzare l'aeroporto di Ciampino, ma ci si rese subito conto che alla realizzazione di una pista secondo i venti dominanti si opponeva la difficoltà della ferrovia e della stessa zona archeologica per cui, con tutti gli eventuali spostamenti, non sarebbe

stato possibile avere, per il futuro, il raddoppio di piste.

PRESIDENTE — Questo studio fu fatto dall'Aeronautica prima della Commissione Matricardi ?

TESTE — Fu redatta una relazione da cui la Commissione stessa prese le mosse per successivi studi e ricerche.

PRESIDENTE — Agli atti abbiamo due promemoria del Demanio aeronautico (credo del Direttore generale Santabarbara) al Ministro dell'Aeronautica in data immediatamente precedente alla Commissione Matricardi (precedente cioè al gennaio-febbraio 1947), che trattano lo stesso argomento, vale a dire la scelta del suolo. In essi, però, vengono date indicazioni, almeno parzialmente, diverse nel senso che nel primo promemoria del 25 novembre 1946 si indicano le due zone di Castel di Decima ed Acilia-Ostia Scavi, nel secondo, del 14 dicembre 1946, si cita, invece, Acilia e Casalbertone. Ricorda il perché di questa incertezza in fase di studi preliminari ?

TESTE — Non ricordo in verità. Si parlava di Acilia, Casal Palocco, poi di Castel di Decima e Casalbertone.

PRESIDENTE — Dal punto di vista della idoneità del suolo fu fatto un esame comparativo (ispezioni, perforazioni, prospezioni geoelettriche) tra le due zone di Casal Palocco e di Fiumicino ed a lei fu affidata, insieme ad altri suoi colleghi, la sorveglianza dei lavori dell'I. R. I. E. S. Sa dirmi in che cosa, esattamente, consistette questo esame comparativo ?

TESTE — L'I. R. I. E. S. fece delle prospezioni geoelettriche dei pozzi.

PRESIDENTE — Erano soddisfacenti, secondo lei, queste indagini ?

TESTE — Sì, anche perché il professore Aquilina, con il quale mi consultai, mi assicurò che quel metodo era il più moderno ed efficiente per poter avere un'idea generale sulla situazione della natura tecnica del suolo. Ecco, dunque, perché furono fatte queste prospezioni geoelettriche per Fiumicino e per la zona di Ostia.

PRESIDENTE — Quale fu il risultato ?

TESTE — Che Fiumicino era una zona prevalentemente sabbiosa, mentre la zona di Ostia presentava delle lenti di torba.

PRESIDENTE — Lei sa che dopo che si scelse, ad unanimità, la zona di Fiumicino come sedime dell'aeroporto, furono compiute ulteriori indagini. Come lo spiega ?

TESTE — A causa della estensione del piano regolatore dell'aeroporto ci si è dovuti spingere con le indagini al di là della zona che era stata precedentemente studiata dall'I. R. I. E. S. Si fecero, infatti, delle trivellazioni per ottenere dei campioni di materiali che, una volta analizzati, sono serviti, poi, per lo studio delle pavimentazioni. Questa seconda indagine fu fatta per affinare di più la nostra esperienza ai fini, appunto della costruzione dell'aeroporto.

PRESIDENTE — Lei sa che all'inizio, con il progetto Matricardi, si parlò di circa 2.000 ettari per la costruzione dell'aeroporto; viceversa, questo fu fatto su 1.080 ettari circa.

TESTE — Si tratta soltanto di una realizzazione parziale.

PRESIDENTE — La zona, dunque, non si allargò, ma si restrinse passandosi dalle tre direzioni previste dal generale Matricardi, a due. A me pare di ricordare, però, che queste ulteriori indagini avvennero ancor prima che si passasse dal progetto Matricardi a quello Amici nel 1952.

TESTE — Lo studio iniziale fu fatto un pò con il concetto dell'epoca; poi, in un secondo momento, è stato aggiornato e si è resa così necessaria questa ulteriore indagine.

PRESIDENTE — Desidererei sapere da lei, che ha seguito tutti i lavori della Commissione Matricardi, se la scelta del terreno avvenne indipendentemente dal progetto. In altri termini, quando fu scelto il terreno, il progetto Matricardi (per intenderci tre direzioni e sei piste) era stato già elaborato ? Furono operazioni contemporanee oppure si scelse prima il terreno e poi si fece il progetto ?

TESTE — Si scelse prima il terreno visto che si prestava ad ogni schema di progetto.

PRESIDENTE — Fu, quindi, il mutamento da un progetto all'altro a rendere necessaria quest'ulteriore indagine ?

TESTE — Nel 1946-47 in fatto di aeroporti si era in fase completamente evolutiva, profilandosi, infatti, già l'avvento dei reattori. Le distanze fra le piste parallele aumentarono rispetto ad allora, quindi, dallo schema di massima del 1946 si è passati a Fiumicino nel 1947-48 al progetto con le tre direzioni su sei piste. Il maggior numero delle piste veniva a cadere sul terreno esaminato dall'I. R. I. E. S.; qualche altra pista, invece, su diversi tratti di terreno in corrispondenza dei quali si rese necessario eseguire quelle trivellazioni per esaminare, appunto, le caratteristiche del terreno stesso.

PRESIDENTE — Nella riunione del 21 luglio 1947 ella fu chiamata insieme al generale Biani, all'ingegnere Ferrari della Provincia

e all'ingegnere Florio del comune, a far parte di una Commissione incaricata di redigere una relazione su vari punti tra cui il costo delle piste ed il loro prolungamento. Ricorda qualcosa in proposito ?

TESTE — No, non rammento.

PRESIDENTE — In questa relazione è detto, a proposito del costo delle piste a Casal Palocco, che « la presenza di una estesa lente di materiale torboso immediatamente sottostante lo strato terreno agrario avrebbe richiesto la esecuzione delle piste in calcestruzzo di cemento armato con un maggior costo di lire 4.300 (evidentemente rispetto a Fiumicino) al metro quadrato di pista ». Vorrei che lei mi dicesse se tutta la zona di Casal Palocco era caratterizzata da questa estesa lente di materiale torboso e se, quando lei parlava della necessità di aumentare il costo delle piste di 4.300 lire al metro quadrato in più, riteneva che esse dovessero tutte poggiare su questo materiale torboso.

TESTE — No, si trattava solo di alcune zone torbose; l'estensione esatta, però, non la ricordo.

PRESIDENTE — Quale fu il criterio che vi indusse ad affermare la necessità di un costo maggiore di lire 4.300 al metro quadrato per la costruzione delle piste a Casal Palocco ? È chiaro che questo elemento dovette avere il suo peso nella decisione di scartare la zona di Casal Palocco.

TESTE — Non rammento bene, ma, probabilmente, il maggior costo, indicato nel brano di relazione letto, dipende dalla natura torbosa del sottosuolo.

PRESIDENTE — Sempre nella stessa relazione, è detto che a Ostia Antica, su otto piste, due non sono prolungabili e quattro lo sono limitatamente. Quale fu inizialmente la lunghezza di pista considerata ? Prolungabile rispetto a quale pista, a quale lunghezza ?

TESTE — Non ricordo. I motivi, comunque, parevano doversi ricercare nel cordone collinare di Acilia.

PRESIDENTE — Come mai nella relazione si parla di otto piste (cioè quattro direzioni) quando il generale Matricardi le aveva ridotte a sei ?

TESTE — La relazione è anteriore.

PRESIDENTE — Visto che il generale Matricardi aveva abbandonato l'idea delle otto piste passando a sei, perché mai quando avete fatto l'esame comparativo siete ritornati ad un progetto già superato ?

TESTE — Le difficoltà rimanevano le stesse; anche con sei il prolungamento delle piste non sarebbe stato possibile a causa dei venti dominanti che sono nord-sud e libeccio, nonché in relazione sempre alla presenza del cordone collinare di Acilia.

PRESIDENTE — In quale anno fu chiamato a sostituire il colonnello Toscani nella Direzione dell'Ufficio tecnico della Commissione Matricardi ?

TESTE — Nel 1948.

PRESIDENTE — Ella rimase in questo incarico fino alla soppressione dell'Ufficio, con il conseguente rientro del personale della direzione generale del Demanio aeronautico. Ella faceva parte di questo Ufficio tecnico prima della sua nomina a direttore o vi fu trasferito da un altro ufficio ?

TESTE — Facevo già parte del Demanio. Poi si costituì un ufficio progetti per uno studio in seconda fase del progetto dell'aeroporto di Fiumicino, progetto che poi fu approvato dal Consiglio superiore.

PRESIDENTE — La Società Iries che eseguì gli accertamenti, era stata indicata dal Demanio o da altri ?

TESTE — Non ricordo. Mi pare che fu indicata da Matricardi.

PRESIDENTE — Non dall'Italcable ?

TESTE — Può darsi, ma adesso non lo rammento.

PRESIDENTE — Come mai l'Ufficio tecnico del Demanio non condusse direttamente questi accertamenti ?

TESTE — Perché non aveva mezzi né attrezzature idonei allo scopo.

PRESIDENTE — Ricorda se, pur avendo affidato questi accertamenti ad una società privata, il suo ufficio mandò dei tecnici per sorvegliare o per dare direttive ?

TESTE — Un paio di volte sono stato io personalmente sul posto ed ho constatato che venivano eseguite le misurazioni del terreno mediante batterie speciali.

PRESIDENTE — Lei ha detto che i risultati tecnici erano soddisfacenti. Questo suo soddisfacimento è derivato dai risultati di un'indagine o da ipotesi ?

TESTE — Il mio soddisfacimento è derivato dalle conclusioni a cui era pervenuto il Prof. Manfredini, il quale aveva elaborato personalmente tutti i dati sulla natura del terreno di Fiumicino.

PRESIDENTE — Come deve interpretarsi ciò che ella ha scritto dopo gli accertamenti di carattere urbanistico da lei condotti insieme con gli ingegneri Florio e Ferrari, circa la soluzione di Ostia Antica e cioè che « il campo occuperebbe una vasta zona destinata al previsto piano di sviluppo edilizio di Roma verso il mare a borgate agricole residenziali » ?

In che cosa veniva danneggiato l'urbanesimo ? Quali erano i terreni sui quali non si sarebbe potuto costruire se l'aeroporto fosse sorto nella zona di Acilia-Casal Palocco ?

TESTE — Un aeroporto comporta delle limitazioni soprattutto in altezza. La zona di Casal Palocco era proprio vicino al mare e quindi la realizzazione di un aeroporto in quella zona avrebbe precluso lo sviluppo urbanistico della zona stessa. L'osservazione non vale per Fiumicino perché, contrariamente ad Ostia, che si è sviluppata tutta lungo il litorale, da nord-ovest verso sud-est (e quindi la costruzione di un aeroporto a fianco avrebbe precluso questo sviluppo) lo sviluppo edilizio di Fiumicino era previsto in tutt'altra zona.

PRESIDENTE — In una seduta della Commissione Matricardi furono assegnati incarichi particolari a dei Comitati per redigere relazioni riguardanti vari punti: urbanistica, comunicazioni, ecc. Non fu dato incarico di esaminare la questione dell'approvvigionamento idrico, ma una relazione in proposito fu ugualmente redatta ed in essa, tra i motivi addotti per scegliere Fiumicino, vi è quello, di grande peso, secondo il quale Fiumicino poteva essere fornita d'acqua dall'acquedotto del Peschiera mentre ciò non poteva essere possibile per Ostia. Ci sa dare qualche notizia e dirci se nella realtà, Fiumicino si è potuta servire dell'acquedotto del Peschiera o si sono dovuti fare altri lavori ?

TESTE — Non so niente di tutto ciò. Una Commissione che esaminasse la questione dell'approvvigionamento idrico non ricordo vi sia stata. Io non me ne sono certo occupato, nè ricordo che qualche comitato se ne sia occupato. Per alimentare Fiumicino si sono dovuti, come è noto, condurre altri lavori.

PRESIDENTE — Ella ha detto che il terreno di Acilia era torboso e sottoposto a bonifica. Ma sottoposto a bonifica era anche e di più il terreno di Fiumicino !

TESTE — Ho detto che la zona da scegliere a Casal Palocco era bassa, tutta a ridosso di Castelfusano. In alto non ci si poteva portare per la presenza di Acilia.

PRESIDENTE — Come non è stato avvertito l'assurdo di affidare le indagini sulle qualità dei terreni di Casal Palocco e di Fiumicino ad una società che veniva proposta dall'Italcable, interessata a che non fosse scelto il proprio terreno ?

TESTE — L'Italcable desiderava solo che si fosse giunti ad una conclusione sulla scelta della zona, perché i suoi impianti potevano essere anche costruiti in un'altra parte.

PRESIDENTE — Sapeva che l'Iries aveva dei rapporti con l'Italcable ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Lei poco fa ha detto che l'interesse dell'Italcable era che si fosse giunti ad una decisione ed ha soggiunto che l'Italcable poteva fare i suoi impianti anche in un'altra zona: fu questa l'impostazione data a suo tempo ?

TESTE — Mi pare che fosse così.

PRESIDENTE — In sostanza, l'interesse dell'Italcable era soltanto di avere una decisione che le permettesse di uscire da una situazione di incertezza oppure insisteva perché la scelta fosse orientata verso una determinata zona ?

TESTE — No. L'Italcable desiderava soltanto uscire da una situazione di incertezza.

PRESIDENTE — Ricorda se, comparativamente, l'esame tecnico per Fiumicino fu condotto con la stessa diligenza con cui fu condotto per Casal Palocco ?

TESTE — Non ci furono diversità; forse ci furono diversità numeriche nel senso che, in dipendenza dei risultati che davano le ricerche, gli operatori avranno ritenuto di fare più saggi.

PRESIDENTE — Qual'era il sistema di lavoro della Commissione Matricardi ?

TESTE — Teneva riunioni periodiche in cui venivano discussi diversi problemi e venivano redatti dei verbali. Questi ultimi, per quel che ricordo, venivano poi trasmessi agli enti rappresentati. Non ricordo se i singoli ne prendevano visione. Non siamo mai arrivati a votazioni, e le decisioni – per quel che ricordo – erano definite all'unanimità quando nessuno sollevava obiezioni. Credo che qualche volta si votasse per alzata di mano.

PRESIDENTE — Ricorda che nella seduta del 21 luglio 1947, otto giorni prima in cui avvenne la scelta di Fiumicino all'unanimità, il generale Biani sollevò alcune riserve in ordine alla scelta del terreno ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — E che in seguito alle riserve del generale Biani fu nominato un comitatino ?

TESTE — Non ricordo la genesi.

PRESIDENTE — Qualche teste non militare ha affermato che la questione della scelta del suolo era affidata, se non esclusivamente, in grande prevalenza, ai tecnici

dell'Aeronautica, con la motivazione che il problema era prevalentemente di tecnica aeronautica. È esatto ?

TESTE — È esatto perché il problema che si deve vedere nella costruzione di un aeroporto è quello aeronautico, cioè la rispondenza del sedime nei confronti della sicurezza del volo, l'assenza di ostacoli, condizioni metereologiche le migliori possibili.

PRESIDENTE — C'è una certa diversità tra le indicazioni del suolo prima che si costituisse la Commissione Matricardi. Come mai dopo lunghi studi e lunghe ricerche conclusisi a favore di Acilia, è sorta questa nuova possibilità di Fiumicino ?

TESTE — Il progetto di Valbusa fu esaminato e si constatò che non offriva possibilità di sviluppo. Nelle zone prese in esame, non esistevano possibilità di sviluppo e perciò ci si orientò su Fiumicino, che dava le più ampie garanzie per i futuri sviluppi dell'aeroporto stesso (prolungamento di piste, installazioni di impianti e fabbricati), mentre le altre località erano troppo ristrette e circoscritte.

PRESIDENTE — Perché non si è pensato a Fiumicino negli studi preliminari ? L'Aeronautica, che aveva fatto studi e progetti di massima, perché non aveva puntato l'attenzione su Fiumicino, che emerge solo in un secondo momento come zona preminente ?

TESTE — La zona di Fiumicino è venuta fuori in un secondo momento. Comunque, già nello studio del 1946, fatto dal Demanio, le ultime due località nominate furono per l'appunto Fiumicino e Casal Palocco.

PRESIDENTE — Ricorda se gli accertamenti relativi alla zona di Casal Palocco furono condotti su un'area centrale di 220 ettari, mentre per la zona di Fiumicino furono condotti unicamente lungo la fascia costiera ?

TESTE — Sì, lo ricordo perfettamente.

PRESIDENTE — Da che fu data questa diversità di criterio ?

TESTE — Perché nella zona di Ostia-Casal Palocco si constatò la presenza di torba ed allora si estese di più l'indagine su Fiumicino. La zona di Acilia non consentiva uno schema di piste come lo avrebbe consentito Fiumicino, tanto che fu detto che le piste non si sarebbero potute prolungare. Gli accertamenti furono meno numerosi anche in relazione alla minore estensione dell'area derivante dalle limitazioni fisiche dell'ambiente.

PRESIDENTE — Qualora fosse stato scelto Casal Palocco, le piste, secondo lo schema di allora, avrebbero dovuto attraversare l'attuale via Cristoforo Colombo ?

TESTE — Mi pare di sì.

PRESIDENTE — Nel momento in cui poco fa ha affermato di essere stato soddisfatto delle indagini, aveva presenti tutti questi elementi che sono stati ora ricordati ?

TESTE — Li avevo ancora prima, perché ero andato a fare ricerche presso l'Istituto di geologia, a Santa Susanna.

PRESIDENTE — Ella fece parte anche di un Comitato che si doveva occupare del sottofondo e delle fondazioni, Comitato che tenne numerose riunioni a partire dal 16 dicembre 1948. Nelle prime riunioni ed anche nell'ultima, il professore Maresca ed altri tecnici lamentarono la loro insoddisfazione circa la maniera con la quale erano stati fatti gli accertamenti sulla solidità del sottofondo e le prove di carico, finché si giunse in una seduta nella quale costoro si rifiutarono di avallare i risultati, perché per la zona argillosa non erano stati fatti ancora accertamenti consistenti.

Ricorda questo travaglio in ordine agli accertamenti successivi alla scelta del suolo ?

TESTE — Furono fatte delle ulteriori trivellazioni da parte della Ferrobeton; successivamente venne creato un cantiere sperimentale, di cui fece parte il professore Maresca, e furono condotte altre indagini che io non ho seguito molto. Forse sarà stata chiesta al professore Maresca l'esecuzione di ulteriori indagini ed accertamenti. Comunque, non ricordo.

PRESIDENTE — Secondo lei, che tanta parte ha avuto in questa vicenda, il passaggio dal progetto Matricardi al progetto Amici ha avuto una connessione con la natura del suolo quale si andò rilevando in seguito ai successivi accertamenti tecnici ?

TESTE — No. Un aeroporto deve rispondere a delle norme internazionali. Nel 1945 le norme internazionali O.A.C.I. prescrivevano un rendimento del 97 % (ecco perché si parlava di tre direzioni), quindi elevatissimo. Successivamente sono state emendate, per cui il 95 % fu ammesso come più che sufficiente assieme ad un maggior valore della componente trasversale della velocità del vento. Allora, visto che le norme internazionali ci consentivano di adottare una soluzione più economica, si è passati dal progetto a tre direzioni a quello di due.

PRESIDENTE — Ella nella seduta del 21 luglio 1948 riferì sulle trivellazioni che fece

la Ferrobeton. Dove sono le relative relazioni ?

TESTE — È stato portato qui tutto il materiale.

PRESIDENTE — Noi non l'abbiamo. Ricorda lei qualcosa in proposito ?

TESTE — Ho detto dianzi che a causa dell'evoluzione degli schemi dei piani regolatori aeroportuali, dallo schema vecchio, con piste ravvicinate, si è passati allo schema a piste parallele distanziate.

PRESIDENTE — Perché queste nuove trivellazioni ?

TESTE — Si è andati fuori dalla zona studiata dell'Iries e, se si avessero quegli elementi e lo schema delle piste, si vedrebbe che i sondaggi sono stati fatti proprio sulla direzione delle piste (e principalmente fuori dalla zona dell'Iries).

PRESIDENTE — Nella seduta del 21 luglio del 1947 il Presidente propose di nominare una Commissione composta dal generale Biani, dall'ingegnere Ferrari, dal colonnello Panunzi e dall'ingegner Florio, che, con apposita relazione, doveva riferire, entro il 28 luglio, su dodici punti. Può dirci lei da che cosa è stata determinata l'urgenza di studiare in soli sette giorni un problema così complesso ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Può dirci se nel 1945-46, in base ad uno studio compiuto da una commissione alleata, si era esclusa la zona di Bonifica di Porto come sede dell'aeroporto ? Sa che esisteva questo studio ?

TESTE — Ho inteso parlare solo recentemente e, se non erro, attraverso la stampa, di questa Commissione, ma ignoro i motivi della esclusione.

PRESIDENTE — Non ha letto questa relazione ?

TESTE — No. Come ho detto ho inteso solo parlare della Commissione. Anche in seno alla nostra Commissione c'era un esperto americano che si espresse favorevolmente per la scelta di Fiumicino.

PRESIDENTE — Di che cosa precisamente ha sentito parlare ? Della esistenza di questo rapporto alleato o anche delle conclusioni a cui il rapporto era pervenuto ?

TESTE — Delle conclusioni no.

PRESIDENTE — Poiché per la scelta del suolo un elemento determinante fu quello del costo, vorremmo sapere se è stato tenuto conto, oltre che del costo delle piste, di quello relativo alla preparazione, all'adattamento del terreno per la costruzione dell'aeroporto (come, ad esempio, le opere di bonifica, smaltimento delle acque). Inoltre se in tal senso fu fatta anche una comparazione tra il terreno di Ostia e Casal Palocco e se questo esame comparativo ebbe riguardo a tutti gli elementi o soltanto all'elemento piste.

TESTE — Unicamente all'elemento piste, rispondenza alle necessità del volo ed alla possibilità di ampliamenti; elementi questi indispensabili per guardare con sicurezza all'avvenire dell'aeroporto. Non volevamo, infatti, costruirne uno come tanti altri, che pur stando vicino alla città (ad esempio Centocelle) non hanno avuto poi alcuna possibilità di estensione e di sviluppo.

PRESIDENTE — Le risulta che al Ministero della difesa era stato redatto precedentemente un rapporto sulla zona Palocco in cui quella zona era stata riconosciuta « a fondo sab bioso, alluvionato, che consente una comoda sistemazione di piste subordinate al regime dei venti, di lunghezza iniziale ciascuna di metri 3.000, alcune delle quali prolungabili e quasi tutte raddoppiabili di numero » ?

TESTE — Era uno studio preventivo. La tecnica degli aeroporti nel 1945 era in piena fase evolutiva; quindi se prima si potevano mettere le piste ravvicinate, ora non era più possibile e ci si orientava verso lo schema a baionetta. Ad un più attento esame non risultava che le piste erano prolungabili.

PRESIDENTE — Può confermare, qualora l'aeroporto fosse sorto a Casal Palocco, che la pista avrebbe dovuto tagliare la via Cristoforo Colombo ? Come spiega che per tanto tempo si è considerata quella zona quando in realtà non era possibile costruirvi l'aeroporto ?

TESTE — È una questione di date: nel 1946 eravamo ancora in fase di discussione, nel 1947 abbiamo scelto. In questo periodo di tempo, vi è stato, nel campo della tecnica, un affinamento, una evoluzione.

PRESIDENTE — Mi sembra che di evoluzione vera e propria ve ne sia stata una sola: cioè la necessità di prolungare le piste in relazione ai nuovi aeroplani. Questo è stato l'unico elemento che ha portato a prolungare le piste ?

TESTE — Sì, ma anche a distanziare quelle parallele almeno fino a 1.200 metri.

PRESIDENTE — La domanda era un'altra e si riferisce sempre allo stesso periodo; non è il caso quindi di parlare di affinamento ed evoluzione. Se fosse stato vero (e d'altronde era un elemento accertabile) che la scelta per Casal Palocco avrebbe significato tagliare la Cristoforo Colombo (che anche se non costruita era stata già progettata)

questo era di per sé un argomento determinante. È evidente che non si poteva nemmeno pensare di tagliare la via di raccordo tra Roma ed Ostia. Perché allora tutte quelle trivellazioni, quelle indagini, quelle incertezze ? Come mai l'Italcable, che aveva un certo interesse a conservare quella località, non addusse a suo sostegno questo importante argomento ? Può confermarci, insomma, se l'eventuale scelta di Casal Palocco avrebbe o meno comportato il taglio della Cristoforo Colombo ?

TESTE — Confermo la risposta precedente.

PRESIDENTE — Può dirci se alla data del 21 luglio 1947 (quando fu nominata la Sottocommissione di cui lei fece parte) vi era già, non dico una decisione formale, ma quanto meno, un orientamento per la scelta di Fiumicino ? In questo senso si è già espresso un altro teste il quale ci ha dichiarato: « io trassi l'impressione, dall'andamento dei lavori, che questo orientamento ci fosse ». Sa dirci se l'incarico di esaminare quei dodici punti, di cui le ho chiesto prima, era diretto a stabilire se ci fossero elementi che potevano contrastare questo orientamento ?

TESTE — La determinazione unanime per Fiumicino venne poco dopo il 21 luglio, mi sembra il 29 luglio del 1947. È stato quindi necessario avere con urgenza degli elementi che forse erano stati già chiesti dalla Commissione per la seduta finale nella quale si doveva decidere la scelta del sedime.

PRESIDENTE — Probabilmente non sono stato chiaro. Desideravo sapere se alla data del 21 luglio 1947 (prima della deliberazione formale, che è del 29 luglio) c'era già un orientamento preciso, o, quanto meno, un orientamento favorevole alla scelta di Fiumicino, sicché quegli elementi che si chiedevano occorrevano, per così dire, a convalidare questo orientamento. In sintesi, può dirmi se questo orientamento c'era o non c'era ?

TESTE — L'orientamento già c'era.

PRESIDENTE — È stato detto che la parte più importante della questione fu affidata ai tecnici dell'Aeronautica. Lei, che era un tecnico dell'Aeronautica, sa dirmi, sulla base di quali elementi traeva questo orientamento ?

TESTE — L'orientamento per Fiumicino lo traevo dalle caratteristiche del sedime e dalla sicurezza per il volo, dando Fiumicino le garanzie necessarie per la massima possibilità di sviluppo di qualsiasi tipo di aeroporto.

PRESIDENTE — Questo era un punto di vista suo particolare o era condiviso anche dagli altri tecnici ?

TESTE — Era condiviso anche dagli altri tecnici dell'Aeronautica.

PRESIDENTE — Ella ha detto che gli accertamenti geoelettrici a Casal Palocco ebbero l'approvazione del professore Aquilina...

TESTE — Non è esatto: ho detto che essendo un metodo nuovo, largamente impiegato in America, mi consultai con il professore Aquilina chiedendogli se potevamo applicarlo e lui mi assicurò dicendomi che esso offriva la possibilità di avere rapidamente una visione esatta della situazione.

PRESIDENTE — Può dirci se a Fiumicino queste trivellazioni furono fatte lungo la fascia costiera perché in quella sede dovevano sorgere le piste ?

TESTE — Le trivellazioni sono state fatte in diversi punti. Quelle ad opera dell'I.R.I. E.S. sono servite a determinare le costanti da introdurre nel metodo di indagine. La I.R.I.E.S. si è basata su quelle trivellazioni servendosene come punto di partenza per le sue indagini, in quanto nella sua indagine elettrica, come in ogni altra esperienza del genere, occorre determinare delle costanti di giudizio.

PRESIDENTE — L'accertamento di queste costanti è necessario per formarsi un giudizio su tutto il terreno ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Nella relazione del 29 luglio 1947, riguardante la scelta del terreno, è detto che si doveva dare la preferenza a Fiumicino rispetto a Casal Palocco, perché le piste avrebbero potuto essere costruite anche in macadam bitumato consentendo così un notevole risparmio nella spesa: risulta che a Fiumicino le piste siano state fatte in macadam bitumato ?

TESTE — In macadam è stata costruita soltanto la parte centrale delle piste e non già le testate e ciò per motivi tecnici. Infatti un apparecchio a reazione, soffiando su una superficie di macadam bitumato, provoca una azione calorifera e un'azione meccanica. La azione calorifera produce un rammollimento del manto bituminoso, mentre quella meccanica produce delle disgregazioni. Nei punti dove gli apparecchi reattori sostano o si muovono con velocità modeste, le testate debbono essere fatte in calcestruzzo, mentre le parti centrali, dove gli apparecchi camminano e il calore del reattore ha il tempo di diffondersi, sono fatte in macadam.

PRESIDENTE — Lei ha preso parte a tutto lo svolgimento della vicenda di Fiumicino ?

TESTE — Fino al 1952 quando sono stato nominato Direttore del Demanio a Milano.

PRESIDENTE — Si è occupato o ha avuto notizia di stime del terreno da espropriare ?

TESTE — Non mi sono mai occupato di espropri, perché questo compito non rientrava nelle mie competenze.

PRESIDENTE — Quando dal progetto Matricardi si passò al progetto Amici la ditta Manfredi sollevò delle obiezioni, le quali dettero luogo ad una riunione tra ufficiali dell'Aeronautica e funzionari del Ministero dei lavori pubblici per cercare di risolvere la controversia: ella ricevette istruzioni in ordine alla linea da seguire, ad un punto di vista da sostenere in quella riunione ?

TESTE — Partecipai alla riunione ma non ricordo d'aver ricevuto istruzioni di alcun genere. D'altra parte nella riunione non presi la parola.

PRESIDENTE — Sa se il progetto che sostituì quello Matricardi fu redatto dall'allora capitano o maggiore Amici ?

TESTE — Fu cambiato il piano regolatore e poi lo studio passò tutto all'Aviazione civile.

PRESIDENTE — Chi redasse questo che lei chiama il piano regolatore ? Chi ne fu il maggiore responsabile ?

TESTE — Il piano regolatore, a quanto mi ricordo, fu compilato da Amici, Toscani e da me. Parlo, bene inteso, del piano regolatore di allora, cioè di una planimetria in relazione allo sviluppo dell'aeroporto. Il progetto è qualche cosa di più specifico, in quanto è quello che va realizzato.

PRESIDENTE — Io mi riferisco al primo, nel quale, per intenderci, è compreso il passaggio da sei piste a due. L'Amici faceva già parte di questo ufficio al quale fu affidato l'incarico ?

TESTE — L'Amici prestava servizio nella aviazione civile. Il mutamento del progetto è avvenuto nell'estate del 1952. Ricordo che ci riunimmo ed esaminammo l'opportunità di passare da tre a due direzioni.

PRESIDENTE — Il piano regolatore da chi fu redatto ?

TESTE — Allo studio del piano regolatore presi parte anch'io.

PRESIDENTE — Che parte ebbe l'Amici ?

TESTE — Ci fu una collaborazione.

PRESIDENTE — Chi fece il progetto ?

TESTE — Il Demanio studiò il primo progetto nel 1948-49 ancora su tre direzioni; poi nel 1952, con gli emendamenti, si passò a due direzioni. Siccome la pista numero cinque (diventata poi numero due) era già iniziata, si lasciò quella direzione e si scelse un'altra direzione parallela alla strada di Coccia di Morto. Al che si oppose il comune di Roma facendo notare che si doveva evitare il sorvolo dell'abitato di Ostia. La pista fu difatti leggermente ruotata.

PRESIDENTE — Sa niente dello scioglimento della Commissione Matricardi ?

TESTE — No, perché la Commissione è stata sciolta quando io ero a Milano.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Col. GUIDO PANUNZI

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE FRANCESCO SCARSELLA

La Commissione, riunita in seduta il 27 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Francesco Scarsella.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha preceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella fu chiamata a partecipare ai lavori della Commissione Matricardi per il progetto e la costruzione dell'aeroporto di Roma nella sua qualità di tecnico dell'ufficio geologico del corpo statale delle miniere. Ci vuol dire qualcosa in ordine alla sua attività specifica; alle indagini di carattere tecnico sulla natura del terreno ai fini della costruzione dell'aeroporto? Quali furono, in sostanza, questi accertamenti?

TESTE — La richiesta dal Ministero Aeronautica fu fatta al servizio geologico nel febbraio del 1947 ed io fui designato a partecipare ai lavori di questa Commissione. I lavori si ridussero in sostanza ad alcune riunioni della Commissione ed a un sopraluogo sul terreno nella zona di Castel di Decima, sopraluogo molto superficiale perché pareva esclusa preliminarmente l'attitudine del posto ad installarvi un aeroporto. Quindi, in una giornata, si fece il sopraluogo alla zona di Ostia, a sud del Tevere, e poi a quella di Fiumicino; si partì la mattina e si tornò la sera e si vide, naturalmente, quel che fu possibile vedere. D'altra parte le condizioni diagnosticate erano relativamente evidenti ed i dati ulteriori si ricavarono dalla bibliografia disponibile sulla regione, che non era poi molta. Soprattutto ci si basò su dei dati di sondaggio: a sud del Tevere, sui sondaggi fatti a scopo agrario, quindi abbastanza numerosi ma piuttosto limitati come profondità (erano tutti dell'ordine di pochi metri); a nord del Tevere, invece, nella zona di Porto di Fiumicino i sondaggi erano pochi e molti scaglionati, fatti per scopi molto diversi: due per l'acqua, altri per ricerche di metano e sostanze petrolifere; alcuni, infine, per lo scavo di un canale di bonifica. Quel che si potette ricavare, sia dal sopraluogo diretto sia dai dati bibliografici, fu che la regione era un'antica maremma isolata dal mare (la differenza tra la zona sud e la zona nord era più che altro una differenza di estensione di questi sedimi diversi che sono argille e sabbie e letti torbosi).

La mia impressione era che a sud del Tevere, nella zona di Ostia, questi letti torbosi fossero più numerosi, distribuiti in numero maggiore nella superficie; a nord, invece, si presentassero con una certa uniformità di estensione. La differenza fra la due zone stava sopratutto nel fatto che mentre da una parte si poteva cercare di avere dati più uniformi per una grande estensione di terreno, a sud, nella zona di Ostia, invece, queste differenze erano variabilissime da punto a punto. Quindi, fatto un sondaggio su un punto, i dati che si erano ricavati potevano risultare completamente diversi per un altro punto a pochissima distanza. Ho partecipato ad alcune riunioni della Commissione, ho steso una relazione corredata anche da grafici e da quanto fu possibile ricavare dalla bibliografia ed ho consigliato di fare numerosi sondaggi. Forse non ho accentuato abbastanza la profondità di questi sondaggi specifici sostenendo che bastava spingerli fino a dieci-quindici metri; mi accorgo, invece, che sarebbe stato forse opportuno andare un pochino più a fondo. Dopo di che, consegnata la mia relazione, ho partecipato ancora ad una riunione in cui si parlò di cose semplicemente amministrative; dopo di che non ho avuto più a che fare con questa Commissione.

Circa un anno dopo, non ricordo bene, ricevetti una lettera del generale Matricardi che mi ringraziava dell'opera prestata in Commissione. Ricevetti, poi, un opuscolo in cui erano esposti i risultati della Commissione ed in cui il progetto, almeno rispetto al disegno originario che avevo avuto io, era un po' variato. Poi non ho saputo più nulla.

PRESIDENTE — Ritiene ella che queste indagini che le furono affidate erano veramente sufficienti, dal punto di vista tecnico, per determinare una scelta precisa ?

TESTE — Erano esclusivamente preliminari: unicamente per orientare i lavori di ricerca e di accertamenti.

PRESIDENTE — Ma non per determinare una preferenza, una scelta.

TESTE — Io avrei preferito cominciare prima da una parte per vedere come si presentavano i terreni, e, qualora non risultavano adatti, bisognava sondare dal l'altra.

PRESIDENTE — Questo non lo fece.

TESTE — Dissi nella relazione che era preferibile cominciare a sondare dalla parte settentrionale nella zona di Fiumicino. Del resto l'unica cosa che feci fu la relazione che presentai alla Commissione.

PRESIDENTE — Conferma la relazione ?

TESTE — Sì, la confermo; ma, ripeto, sarebbe stato opportuno spingere un po' più i sondaggi.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. FRANCESCO SCARSELLA

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE ANTONIO COLLATINA

La Commissione, riunita in seduta il 27 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegner Collatina Antonio.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ricorda, ingegner Collatina, di aver fatto parte della Commissione Matricardi incaricata della scelta del suolo per il costruendo aeroporto di Roma ?

TESTE — Si.

PRESIDENTE — Vuole dirci quale parte ella ha avuto in seno alla predetta Commissione; in che modo si svolgevano i lavori – se attraverso un dibattito approfondito, con votazioni, o in quale altro modo; se ella aveva ricevuto istruzioni dal suo Ministro o dal suo direttore generale; se riferiva ai suoi superiori circa l'andamento dei lavori della Commissione stessa; quali furono – se le è possibile ricordare – i criteri che determinarono la preferenza per il suolo di Fiumicino, dove oggi sorge l'aeroporto, rispetto ad altri terreni ?

TESTE — Ho fatto parte della Commissione, in rappresentanza del direttore generale La Farina, solo in un secondo tempo, cioè dopo che il terreno era stato già scelto. Difatti, sul posto ho constatato che erano state eseguite delle prove di portanza del terreno ed erano state anche fatte prove, mediante solettoni armati e non armati, per vedere di raggiungere la maggiore portanza richiesta dall'Aeronautica, distribuendo su una maggiore superficie il carico che doveva essere trasmesso dagli aerei. La Commissione ha fatto anche eseguire dal professor Maresca, della scuola di ingegneria e membro della Commissione, delle prove con delle piastre speciali per determinare la portanza specialmente nella zona dove alcuni saggi avevano rivelato l'esistenza di terreni argillosi, cioè di una portanza minore rispetto a quella dei terreni sabbiosi. Ho avuto la possibilità di assistere soltanto alle prove sui terreni argillosi, perché le altre prove erano già state eseguite. Secondo il professor Maresca, quei terreni rispondevano al carico che, secondo le indicazioni dell'Aeronautica dovevano sopportare; però era necessario procedere ad una modifica dei terreni nel senso che dovevano essere scavati, sostituiti con terreni migliori, compattati, ecc.: in una parola avevano bisogno di opere di adattamento, perché i terreni argillosi non potevano sostenere quei carichi. Per quanto riguarda il lavoro in seno alla Commissione, venivano redatti i verbali delle riunioni, ma io mi premuravo anche di riferire verbalmente al direttore generale in ordine all'andamento dei lavori stessi.

Era stabilito che i progetti dovevano esser fatti dalla Aeronautica e poi inviati al Ministero dei lavori pubblici, che aveva il compito di metterli in condizione di essere presentati al Consiglio superiore per l'approvazione.

PRESIDENTE — Ai fini della costruzione di un aeroporto, reca più nocumento la torba o l'argilla ?

TESTE — La torba. Il terreno torboso è più infido e pertanto è preferibile quello argilloso che ha anche una portanza maggiore.

PRESIDENTE — Secondo le constatazioni che si andavano facendo, può darci il suo giudizio sul terreno scelto ?

TESTE — La pista di volo numero uno, tutta in sabbia, era in condizioni migliori della pista numero due, perché la zona dove sorge la testata di quest'ultima pista era argillosa.

PRESIDENTE — Dalla valutazione di insieme, quale ordine di lavori era necessario compiere per rendere quei terreni argillosi idonei alla costruzione ?

TESTE — L'entità dei lavori non poteva essere certo molto modesta ma nemmeno troppo notevole perché, come ho detto, bisognava sostituire soltanto i terreni sui quali doveva sorgere la testata della pista.

PRESIDENTE — Ella ha detto prima che il terreno, rispetto ai carichi richiesti dall'Aeronautica, risultava idoneo; poi ha soggiunto che erano necessari dei lavori. Quindi, non era idoneo ?

TESTE — Il mio parere è che il terreno di Fiumicino, così come era non poteva assolutamente reggere al carico di tante tonnellate. Doveva essere modificato e difatti è stato modificato.

PRESIDENTE — Ella sa se nei dintorni di Roma, per esempio nella zona di Ostia era possibile trovare un terreno più idoneo alla costruzione di un aeroporto ?

TESTE — Le due zone sono presso a poco equivalenti, non differiscono molto l'una dall'altra.

PRESIDENTE — Ricorda il teste se, nel periodo in cui ha fatto parte della Commissione Matricardi – e cioè dopo che la scelta del suolo era stata decisa – siano emersi ripensamenti o giudizi sui criteri eseguiti per la scelta del terreno ?

TESTE — Non è sorto alcun dubbio in merito. Il terreno ormai era stato scelto. non se ne è più discusso e non si è mai pensato alla possibilità di una nuova diversa soluzione.

PRESIDENTE — Sono emersi dubbi in seguito alle successive valutazioni del terreno ?

TESTE — Erano stati fatti dei saggi e quindi la Commissione era a conoscenza delle condizioni del terreno e del suo sottofondo. Come ho già detto, erano state fatte anche delle prove nella zona argillosa, con piastre adatte per constatare la portanza del terreno e stabilire un criterio da seguire per la sostituzione del terreno argilloso con altro più idoneo.

PRESIDENTE — Perché gli accertamenti sulla portanza, che è uno degli elementi fondamentali, non furono fatti prima della scelta del terreno?

TESTE — Gli accertamenti credo siano stati fatti appunto prima della scelta. Si sapeva infatti che per rendere idonea la pista di volo numero uno, che era tutta su sabbia, era sufficiente togliere una parte del terreno naturale e sostituirla con del *tout-venant*, che veniva dalle cave vicine e Fiumicino, e compattarlo.

PRESIDENTE — La decisione di rinunciare alla costruzione di una pista parallela alla pista numero uno è venuta in seguito alla constatazione che in quel punto il terreno era cattivo ?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Se l'idea non fosse stata abbandonata, la pista avrebbe dovuto essere costruita su terreno argilloso ?

TESTE — Sì.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. ANTONIO COLLATINA

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE PIETRO ROMAGNOLI

La Commissione, riunita in seduta il 27 dicembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Pietro Romagnoli.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordati i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ingegner Romagnoli, ella nel 1948 dirigeva l'Ufficio tecnico erariale di Roma e nel dicembre dello stesso anno l'Ufficio redasse una relazione di stima sul valore complessivo di 1.068 ettari di terreno della tenuta di Porto di proprietà della Duchessa Sforza Cesarini dei Torlonia. Ricorda in base a quali criteri fu fatta la relazione ?

TESTE — Per la verità, dopo tredici anni, ricordo poco.

PRESIDENTE — In base alla relazione dell'Ufficio tecnico erariale, il valore medio per ettaro veniva fissato in lire 383.702; nello stesso periodo, invece, lo stesso terreno veniva stimato dal Ministero dell'agricoltura in lire 405 mila ad ettaro; successivamente, dall'Ispettorato agrario compartimentale di Roma, in lire 850 mila per ettaro; infine, dal Comando della Z. A. T. in circa 592 mila ad ettaro. Come lei vede quasi nello stesso periodo di tempo vi sono state diverse valutazioni di uno stesso terreno.

TESTE — La nostra valutazione sarebbe la minore. Sa, adesso, dopo tredici anni, non ricordo bene quali erano le condizioni di mercato di quell'epoca anche perché stavo per lasciare l'Ufficio; l'ho lasciato, infatti, nel 1949. Probabilmente ci sarà stato del seguito, dei chiarimenti, ma io non ne sono a conoscenza.

PRESIDENTE — In realtà, poi, l'Ufficio tecnico erariale nel 1950 passò a lire 307 mila.

TESTE — Ripeto che non ricordo niente della stima anche perché l'ingegnere capo in genere si limita a dare delle direttive, che vengono eseguite dal capo sezione e dagli altri dipendenti.

PRESIDENTE — Non ricorda se i suoi dipendenti le riferirono di questa questione ?

TESTE — Ma c'erano migliaia di questioni; come è possibile ricordare dopo tredici anni ! Ricordo (anche perché me ne sono occupato personalmente) del progetto di acquisto dell'area dell'aeroporto della Magliana, ma della stima della tenuta di Porto proprio non so che dire ! In genere, però, i miei funzionari godevano della mia stima, quindi ritengo che abbiano stabilito il valore reale !

PRESIDENTE — Può dirci quali sono i criteri generali che l'Ufficio tecnico erariale adotta nel fare valutazioni di questo genere ?

TESTE — In caso di valutazione di una certa importanza io davo questa direttiva: prendere cioè dei prezzi conosciuti come capisaldi e riferirsi a quelli. Era, quindi, una stima per confronto. In generale le stime in base al reddito agrario, non è che servano a niente, ma delle volte possono avere un valore, altre volte un altro ed allora si fa una media tra quello, il valore venale e ciò che si paga nella località.

PRESIDENTE — Lei ha parlato di « prezzi conosciuti ». Conosciuti in base a quali elementi ?

TESTE — O per notizie attendibili o perché risultavano sul mercato pubblico attraverso la compra da parte di un ente, un Comune; prezzi di mercato insomma.

PRESIDENTE — In linea di massima, per queste valutazioni voi dell'Ufficio tecnico erariale considerate anche le tasse di registro per beni trasferiti, valore dichiarato o tasse di successione, in caso di trapasso *mortis causa* ?

TESTE — In genere questo elemento ha poca importanza. Noi ci basiamo sul prezzo di mercato, che prescinde dalla tassa di registro.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. PIETRO ROMAGNOLI

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE OTTONE FODERÀ

La Commissione, riunita in seduta il 27 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Ottone Foderà.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Lei dirige l'Ufficio tecnico erariale dal 1958 ?

TESTE — Precisamente dall'ottobre del 1954, a seguito del decesso del compianto ispettore generale Bonanni.

PRESIDENTE — Il suo ufficio si è dovuto occupare della stima di alcuni appezzamenti di terreno che interessavano la zona di ampliamento del costruendo aeroporto di Fiumicino. Ricorda in base a quali criteri fu fatta questa stima, che dette un prezzo medio unitario per ettaro di una certa consistenza, se ricordo bene superò il milione e mezzo circa ? Le dò lettura, in proposito, della relazione del 20 settembre 1958 fatta dall'Ufficio tecnico erariale e diretta all'Amministrazione dei lavori pubblici.

TESTE — Scusi, signor Presidente, la relazione è forse quella attinente a quelle strisce marginali che servivano per le rampe di accesso all'aeroporto ? Perché a richiesta della Direzione degli Affari generali del personale del Ministero delle finanze feci una relazione (che credo si trovi agli atti della Commissione), nella quale ho allegato copia fotografica della relazione fatta dal mio ufficio, che concerneva, appunto, le strisce marginali che servivano per l'accesso all'aeroporto. Si trattava, in sostanza, di espropri di zone limitate. Per essere preciso, però, dovrei rivedere la relazione perché ora non l'ho presente. Comunque, le nostre valutazioni (che vengono e effettuate dalla sezione delle consulenze erariali) vengono fatte per comparazione basandosi sul valore delle zone contermini per terreni che si trovino in caratteristiche similari e che presentino, nella specie, analogo grado di appetibilità. Va, inoltre, tenuto presente il fatto che si trattava di acquisizioni posteriori alla realizzazione dell'aeroporto, per cui si subiva l'influenza dell'avvenuto insediamento dell'aeroporto e, quindi, dell'appetibilità delle zone. Questo lo dico a lume di buon senso perché, ovviamente, per esser più chiaro, dovrei vedere in dettaglio quello che poi è accaduto.

PRESIDENTE — La Commissione era rimasta un po' impressionata dalla cifra media di un milione e mezzo. Può cortesemente rivedere i documenti e riferirci in proposito ?

TESTE — Se mi dànno gli estremi, manderò copia fotostatica della relazione.

PRESIDENTE — Lei si riferiva poco fa ad una relazione chiesta dal Gabinetto dell'onorevole Ministro delle finanze.

TESTE — Sì, esatto. La richiesta venne nel giugno del 1961. Feci in proposito una relazione complessa con l'estratto catastale dei beni originari Torlonia che dettero luogo, dal 1948, a tutti i mutamenti avvenuti in catasto.

PRESIDENTE — Più che la storia catastale, a noi interessa sapere come si è arrivati a quella cifra.

TESTE — I criteri li ho esposti ora. Comunque, per quanto riguarda il dettaglio, vedrò la stima e riferirò.

PRESIDENTE — A noi interessa sapere come si è arrivati al milione e mezzo medio per ettaro ed anche, se possibile, conoscere i criteri adottati dall'ufficio nel dare il parere sui primi trasferimenti per la valutazione sul territorio.

TESTE — Per quelli c'è agli atti una relazione del 1950 (anche in copia fotostatica) dell'Ufficio tecnico erariale, a chiarimento della relazione del 1948, nella quale, precisate le caratteristiche dei singoli terreni sotto il profilo agrologico, colturale e sotto le caratteristiche fisio-chimiche dei terreni stessi, venivano discriminati per le singole zone i valori unitari ad ettaro.

PRESIDENTE — Ella ha detto, sul momento, che questo prezzo così elevato fu de-

terminato dall'esistenza dell'aeroporto e, quindi, dalla sopravvenuta maggiore appetibilità della zona. Poiché cortesemente lei ci farà una relazione, gradirei anche il suo parere su quale sarebbe stato il prezzo del terreno prescindendo dall'aeroporto.

TESTE — Senz'altro lo farò, devo precisare però che ci troveremo nel campo delle illazioni perché non si può stabilire la linea dell'andamento generale del mercato, subendo questo delle influenze impossibili a rilevare.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. OTTONE FODERÀ

DEPOSIZIONE DEL GENERALE FRANCO CAVALLARIN

La Commissione, riunita in seduta il 27 settembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Cavallarin Franco.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Nel 1949, ella era comandante della terza zona aerea di Roma ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — In tale qualità, ella redasse una relazione di stima su un complesso di terreni sui quali si doveva costruire l'aeroporto di Fiumicino ?

TESTE — No. La stima di cui ella parla fu redatta dalla Direzione territoriale del Demanio in ottemperanza ad un ordine della Direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Quindi, ella non sa nulla della stima in parola ?

TESTE — No, perché la pratica non era di competenza del mio ufficio.

Il Presidente

F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto

F.to: Gen. FRANCO CAVALLARIN.

DEPOSIZIONE DEL COLONNELLO CARLO TOSCANI

La Commissione, riunita in seduta il 3 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del colonnello Carlo Toscani.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Cosa sa lei, colonnello, della Commissione Matricardi della quale fu chiamato a far parte nel 1947 ?

TESTE — Quando nel 1947 fui chiamato a far parte della Commissione per lo studio dell'aeroporto di Roma, ero alla Direzione generale del Demanio. Sono rimasto nella Commissione fino al maggio-giugno 1948, rientrando poi nuovamente alla Direzione generale del Demanio. Posso dire che la Commissione aveva l'incarico di studiare l'ubicazione dell'aeroporto ed, in un secondo momento, di passare alla costruzione dell'aeroporto. Nel periodo in cui ho fatto parte della Commissione ricordo che è stato effettuato lo studio di massima dell'ubicazione dell'aeroporto. Questo opuscoletto che ho portato con me contiene, infatti, lo studio di massima dell'aeroporto intercontinentale di Roma, studio fatto da me, dal colonnello Panunzi e dal generale Matricardi.

PRESIDENTE — In che data è stato pubblicato ?

TESTE — Nel maggio del 1948.

PRESIDENTE — Immagino che l'abbiamo agli atti, comunque, sarà tanto cortese da lasciarcelo. Ella ha detto che la Commissione era incaricata in un primo momento di studiare l'ubicazione del terreno e, in un secondo, di passare alla costruzione dell'aeroporto.

TESTE — La denominazione era questa.

PRESIDENTE — Non credo che nella denominazione fossero comprese le parole « in un secondo momento ». In sostanza quali erano i compiti della Commissione ?

TESTE — Quando fu creata la Commissione essa ebbe questa denominazione: Commissione per lo studio e la costruzione dell'aeroporto civile di Roma.

PRESIDENTE — Quindi quel « secondo momento » non c'era.

TESTE — In un secondo momento la competenza del progetto definitivo è passata ai Lavori pubblici.

PRESIDENTE — La Commissione aveva il compito di studiare congiuntamente l'ubicazione del suolo ed il progetto dell'aeroporto. Evidentemente non poteva fare tutto in un secondo momento.

TESTE — Il primo compito del quale mi sono interessato è stato quello dello studio dell'ubicazione dell'aeroporto.

PRESIDENTE — La mia domanda, colonnello, non è una curiosità astratta ma ha uno scopo preciso. Dato che la Commissione aveva il compito di studiare la migliore ubicazione del terreno e di fare un progetto, sia pure di massima dell'aeroporto, sa dirmi se questi due elementi erano congiunti o disgiunti ? In altri termini, secondo le direttive date, secondo le esigenze obiettive, era possibile scegliere un terreno senza avere una idea, sia pure di massima, del progetto che si voleva compiere ?

TESTE — Una cosa è collegata strettamente all'altra. Il terreno può avere requisiti ottimi sotto un certo aspetto e pessimi sotto un altro. È evidente che la Commissione doveva tener presenti tutti i fattori, cosa che del resto è scritta in questo mio studio.

PRESIDENTE — In fatto, secondo le date, avvenne che la Commissione scelse il terreno il 29 luglio 1947 e presentò al Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto di massima nell'aprile 1948. Il suo studio è del maggio 1948, cioè di un mese successivo alla data in cui la Commissione presentò il progetto di massima al Consiglio superiore dei lavori pubblici che lo approvò nello stesso mese di aprile. Come spiega, lei, che tanta parte ha avuto nella Commissione, il fatto che prima si sceglie il terreno, e poi si presenta un progetto e soltanto dopo che questo progetto è

stato presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, si incomincia lo studio di massima ? Sono stato chiaro ?

TESTE — È chiarissimo, ma a me non risulta che il progetto sia stato presentato al Consiglio dei lavori pubblici. So soltanto che la Commissione ha fatto questo studio che si è concluso con la relazione che ho con me. A giugno, come ho detto, sono rientrato alla Direzione generale del Demanio e non ho saputo più niente degli ulteriori sviluppi del problema. Ritengo, anzi, che a quella data i Lavori pubblici non avessero alcuna competenza.

PRESIDENTE — Il Consiglio dei lavori pubblici ha dato parere favorevole poco dopo lo stesso mese di aprile. Comunque lei sostiene di non aver avuto notizia del progetto dell'aprile 1948.

TESTE — Noi abbiamo fatto uno studio di massima, non un progetto di massima; lei mi insegna che il progetto di massima richiede molti più documenti che non uno studio.

PRESIDENTE — Il parere del Consiglio dei lavori pubblici parla di progetto di massima.

TESTE — Io sono ingegnere e sostengo che si trattava di uno studio di massima.

PRESIDENTE — Forse nel Consiglio dei lavori pubblici non vi sono ingegneri.

TESTE — Tutti possono sbagliare, non credo, comunque, che la denominazione sia importante.

PRESIDENTE — Il progetto al quale mi riferisco è del 25 aprile 1948: « Progetto di massima per l'aeroporto intercontinentale di Roma ». Sembra che lei non abbia avuto notizia di questo progetto dell'aprile 1948, a differenza dello studio fatto nel maggio.

TESTE — L'ho fatto io, è stato stampato nel maggio 1948.

PRESIDENTE — Lei, prescindendo da questo studio, si è mai occupato della redazione del progetto ?

TESTE — Ripeto ancora di aver collaborato insieme al colonnello Panunzi ed al generale Matricardi ad uno studio di massima, che è qui documentato, e di essermi poi distaccato dalla Commissione nel maggio 1948 rientrando al Demanio. Il tutto poi è passato, per lo studio del progetto definitivo, ai Lavori pubblici e all'Aviazione civile. Presso quest'ultima si era formato un piccolo ufficio, diretto dal colonnello Amici, per lo studio dell'aeroporto di Fiumicino, denominato « Ufficio speciale per l'aeroporto di Fiumicino » che aveva l'incarico, di intesa con i Lavori pubblici, di elaborare in maniera più profonda ed organica un progetto di massima e definitivo dell'aeroporto, per poi passare alla fase della costruzione, a cura, quest'ultima, dei Lavori pubblici.

PRESIDENTE — L'attuale colonnello Amici apparteneva allora, come lei ha detto, alla Direzione generale dell'Aviazione civile. Sa dirmi se, quando la competenza per il progetto spettava ancora alla Direzione generale del Demanio, il colonnello Amici ebbe ad occuparsene ?

TESTE — In un primo momento no.

PRESIDENTE — Che vuol dire ?

TESTE — Voglio dire fino a quando c'era la Commissione. Dopo è subentrata l'Aviazione civile, che ha formato un apposito ufficio.

PRESIDENTE — Se non ricordo male, la sequenza dovrebbe essere: Commissione, Demanio aeronautico, Direzione generale dell'Aviazione civile, colonnello Amici.

TESTE — Demanio è una cosa, Aviazione civile è un'altra.

PRESIDENTE — Appunto: ecco perché la sequenza non è quella che sostiene lei. Comunque, facendo ella parte del Demanio aeronautico doveva occuparsene anche in questa veste.

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Le avevo chiesto se quando il progetto era di competenza del Demanio aeronautico il colonnello Amici (facente parte della Direzione generale dell'Aviazione civile) ebbe ad occuparsene. Dicendo ebbe ad occuparsene intendo dire se ne interessò in qualche modo; se dette un consiglio o mostrò soltanto un interessamento.

TESTE — È passato tanto tempo ed oltre tutto io, come Demanio, non ebbi più modo di interessarmene. Mi sembra, però, di ricordare che il progetto fu studiato da un gruppo di tecnici del quale faceva parte anche il colonnello Amici.

PRESIDENTE — Quindi si trattava di tecnici del Demanio aeronautico; prima che il progetto passasse all'aviazione civile !

TESTE — Non ricordo bene. So che dopo...

PRESIDENTE — Il dopo non è importante perché abbiamo dati precisi. Desideravo sapere se prima, quando la questione era di attribuzione del Demanio aeronautico, il colonnello Amici aveva avuto modo di interessarsi di questo progetto.

TESTE — Credo di sì, anche perché dopo fu preposto all'ufficio speciale dell'aeroporto di Fiumicino.

PRESIDENTE — In che modo se ne interessò ?

TESTE — Non ricordo bene. Io, ripeto, passai al Demanio e poi non seppi più niente, anche perché furono incaricati dello studio dei tecnici, ma poi fu tutto abbandonato per mancanza di fondi. (Ecco la ragione per la quale passarono tre anni senza che si facesse niente). Fu formato, dunque, questo gruppo di tecnici del quale mi sembra, ma, ripeto, non ricordo bene, facessero parte il colonnello Memma e il colonnello Amici (prima del 1951) ed il tenente colonnello Angelucci.

PRESIDENTE — Prima di occuparsi della scelta del terreno, lei ha elaborato, insieme al colonnello Panunzi, la redazione del progetto. Mi sa dire qualcosa circa un incidente che il colonnello Panunzi ebbe con il generale Matricardi in merito alla redazione del progetto; incidente in seguito al quale il colonnello Panunzi fu messo agli arresti ?

TESTE — In verità, anche io ebbi un incidente con il generale Matricardi. Ricordo che lui voleva che si facesse un rilievo del terreno con due-tre millimetri di tolleranza e voleva incaricare per questo l'Istituto geografico di Firenze. Io mi opposi sostenendo che tecnicamente era impossibile fare un rilievo di un terreno così esteso con una differenza di quote così piccole. Ma alla mia obiezione, dettata dalla mia esperienza tecnica, lui rispose che voleva si facesse così. Questo successe alla fine del maggio 1948; ecco perché mi allontanai dalla Commissione.

PRESIDENTE — Ma gli arresti ci sono stati ?

TESTE — Sì. Lui stava, in quel momento, fuori ruolo, poi venne richiamato, per un breve periodo, per una questione di avanzamento ufficiali e ne approfittò per darmi cinque giorni di arresti: gli unici della mia carriera. Visto che non mi si prendeva assolutamente in considerazione, nemmeno nella mia veste di ingegnere, preferii andarmene ed il generale non si oppose a questa decisione.

PRESIDENTE — A quale terreno si riferiva ?

TESTE — A Fiumicino.

PRESIDENTE — Perché si erano fatti questi accertamenti ?

TESTE — Onorevole Presidente, credo che la mia dicitura non collima con la sua. Lei parla di un progetto di massima ed io, invece, di studio di massima al quale segue, poi, il progetto di massima e quindi il progetto definitivo. Questo non è un progetto ma, come ho detto, uno studio di massima.

Soltanto in un secondo momento si dovevano fare, per il progetto di massima, sondaggi accurati sul terreno per poter stabilire dove collocare le piste, scartando, se del caso, qualche zona di terreno non adatta. Soltanto in un terzo tempo si passa al progetto definitivo che riguarda la parte economica ed i particolari costruttivi. Quindi dovendosi fare un progetto di massima, occorreva il rilievo esatto del terreno che non era stato ancora fatto, ma preso all'incirca dalle carte al 25.000 e poi ingrandito. Il generale Matricardi voleva un rilievo dettagliato del terreno per procedere alla redazione del progetto di massima e della cosa voleva incaricare l'Istituto geografico di Firenze.

PRESIDENTE — Su quale distanza erano i due millimetri ?

TESTE — In altezza.

PRESIDENTE — Questo avvenne dopo la scelta del suolo ?

TESTE Nella fase iniziale del progetto di massima.

PRESIDENTE — Quindi, dopo aver scelto il suolo. In che mese esattamente ?

TESTE — Maggio-giugno.

PRESIDENTE — Ricorda se nel periodo in cui ebbe questo scontro con il generale Matricardi sentì parlare della partecipazione al progetto di un congiunto del generale ?

TESTE — Non so, non mi risulta. Forse questo sarà avvenuto dopo, ma, come ho già detto, dopo mi sono allontanato dalla Commissione. So invece di un incidente che il generale ebbe con il colonnello Panunzi mentre io non facevo più parte della Commissione, a proposito dell'incarico dato alla Ferrobeton di fare lo studio geoelettrico del terreno. Della cosa se ne incaricò il colonnello Panunzi, ma il generale Matricardi non approvò la scelta della ditta e fece delle allusioni poco simpatiche nei riguardi del colonnello. In sostanza, tutte queste trivellazioni geoelettriche ammontavano a 40-50 mila lire di quel tempo, ma c'è stato un divario, un battibecco fra i due, che credo sia sfociato negli arresti.

PRESIDENTE — In quel famoso giorno ?

TESTE — Non so bene.

PRESIDENTE — Ha sentito parlare, dunque, del cognato del generale Matricardi ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Sa che vi fu un incidente per questioni tecniche ?

TESTE — Mi risulta che è avvenuta una cosa del genere, ma ignoro i particolari.

PRESIDENTE — Ritornando agli accertamenti tecnici, ai quali ella ha partecipato, agli atti risulta che nella riunione della Commissione Matricardi del 17 aprile 1947 si discusse della necessità di procedere a sondaggi nelle due zone.

TESTE — Nell'aprile del 1947 ancora non facevo parte della Commissione.

PRESIDENTE — A noi risulta, invece, che è stato sempre presente; anche il 17 aprile 1947. In quella seduta, ripeto, si discusse della necessità di procedere a sondaggi nelle due zone. Lei sostenne che fosse sufficiente il metodo geoelettrico integrato da qualche trivellazione meccanica. Come è possibile che per un'opera di tanta importanza e per una estensione di terreno così notevole potevano essere sufficienti (per studiare l'idoneità del terreno) questi sistemi, anche limitati nel numero?

TESTE — Ma quelli erano piccoli saggi necessari al mio studio perché se dopo qualche trivellazione o sondaggio si trovava terreno cattivo, lo si abbandonava senz'altro. Siamo ancora alla prima fase del progetto. Per fare questo studio dovevo pur avere una qualche base. Il terreno, qualche volta, si vede ad occhio. Se è molto ondulato e ci sono delle alture intorno, degli ostacoli, lo si abbandona subito. In alcune zone, come quella di Fiumicino, molti ostacoli orografici non ce n'erano; quindi questo primo rilievo altimetrico, forse, non era neanche necessario. Per rendersi conto della natura del terreno bastava qualche saggio, sempre, comunque, per uno studio di massima. È chiaro che, per il progetto di massima, occorreva approfondire lo studio, fare più saggi anche per spostare eventualmente le piste, non essendo stabilito che dovessero rimanere in quella precisa direzione. Si poteva angolare di qualche grado o spostare di qualche decina di metri e questo venne fatto in un secondo tempo; quando si arrivò al progetto definitivo.

PRESIDENTE — Ella sostiene, dunque, che i sondaggi geoelettrici, dei quali si parlò nella seduta del 17 aprile 1947, erano determinati dalla necessità di una prima deliberazione sulla idoneità del terreno per lo studio di massima del progetto.

TESTE — Infatti, mentre l'andamento del terreno lo si può vedere ad occhio nudo per gli ostacoli che vi sono intorno, ciò non è possibile per stabilire la natura del terreno.

PRESIDENTE — I sondaggi, dunque, furono fatti a questo scopo; però lei sa che in base ad essi, qualche mese dopo, nel luglio 1947, fu scelto il terreno di Fiumicino e lei votò quella scelta del terreno.

TESTE — Sì, ma per lo studio di massima.

PRESIDENTE — La Commissione votò ad unanimità ed in base a tale votazione si scelse quel terreno.

TESTE — Per lo studio fatto fino ad allora quel terreno andava bene; naturalmente, se in sede di progetto di massima, o di progetto definitivo, affioravano elementi nuovi, allora bisognava rivedere le cose.

PRESIDENTE — Quali cose bisognava rivedere?

TESTE — Voglio dire se attraverso saggi più accurati del terreno si scopre che la zona è cattiva, argillosa, allora, o si spostano le piste o, addirittura, la si abbandona. In due o tre circospezioni geoelettriche risultò che il terreno era torboso, ma lo si poteva bonificare.

PRESIDENTE — Sa dirmi se queste indagini furono fatte comparativamente per le due zone di Casal Palocco e Fiumicino (Bonifica di Porto) o soltanto per una delle due?

TESTE — Per Casal Palocco e per Fiumicino, però in due sequenze di tempo. Voglio dire, cioè, che prima della scelta di Fiumicino furono esaminate altre zone, come, ad esempio, Castel di Decima che però fu subito abbandonata per i molti elementi negativi che presentava, per cui non si ritenne nemmeno necessario fare sondaggi del terreno.

Si passò poi a Casal Palocco che sotto molti aspetti andava bene e sotto altri no e fra questi la torbosità del terreno che affiorò, appunto, dai rilievi geoelettrici. Si è passati, quindi, alla zona di Fiumicino, che risultò (sempre attraverso i rilievi geoelettrici) avere torbosa soltanto una piccola zona marginale.

PRESIDENTE — Dai sondaggi fatti, risultò che Fiumicino era preferibile, come suolo, a Casal Palocco oppure (come è stato detto da qualche tecnico) le due zone erano sostanzialmente equivalenti?

TESTE — Prescindendo dai molti elementi negativi che presentava Casal Palocco, a parità di saggi, Casal Palocco era di molto inferiore a Fiumicino come bontà di terreno.

PRESIDENTE — Lei, insieme al colonnello Panunzi, al maggiore Giordani ed all'assistente Menotti fu designato dalla Direzione generale del demanio a far parte delle Direzioni di sorveglianza dei lavori eseguiti a Casal Palocco dall'Iries. Sa dirmi come si arrivò alla scelta dell'Iries?

TESTE — Su questo punto non posso essere preciso perché era il generale Matricardi che disponeva di queste cose. Per esempio, l'assistente Menotti non so neanche chi sia. Giordani mi sembra che allora era capitano, comunque sono passati tanti anni...

PRESIDENTE — In una lettera del 9 giugno 1947 il Ministero della difesa (Direzione generale del demanio) sosteneva che l'ordinativo del lavoro all'Iries avrebbe garantito, fra

l'altro, le clausule tecniche di cui ad uno schema che « veniva allegato ».

Questo schema, viceversa, manca. Ricorda lei se le indagini furono veramente fatte sotto la Direzione generale del demanio secondo un preciso schema di lavoro o furono fatte con una certa libera iniziativa della società ?

TESTE — No, non ricordo bene. Di questo argomento penso che possono dire qualcosa di più preciso il colonnello Panunzi ed il generale Matricardi, anche perché sul terreno di Casal Palocco ricordo che aveva interesse ad installare una sua stazione (delle antenne) l'Italcable, la quale, purché la Commissione si decidesse al più presto sulla scelta del terreno, finanziò parzialmente i lavori della Iries, dato che l'aeronautica non aveva neanche i fondi necessari a queste indagini. Si sa che ogni Ministero ha un suo fondo per studi del genere, l'aeronautica (demanio) invece non ne aveva.

PRESIDENTE — Visto che ella ha parlato della società Italcable, ricorda se si discusse in sede di Commissione dell'interesse della stessa società ad installare alcuni suoi apparati ?

TESTE — Io so che la società aveva interesse a che la Commissione si decidesse al più presto possibile; visto poi che questa tergiversava, l'Italcable fece sapere che era disposta a finanziare lei questi saggi, purché la Commissione decidesse subito dove installare l'aeroporto.

PRESIDENTE — Qualche teste ha detto in sostanza, in base a studi fatti ed a vari altri elementi, che l'orientamento, se non addirittura la decisione degli organi dell'aeronautica per la scelta del terreno di Fiumicino, era un fatto già acquisito. In definitiva, la Commissione compì queste indagini anche su Castel di Decima, Casal Palocco; perché lo fece ? Per vedere forse se questo orientamento meritava o meno una convalida ?

TESTE — A me risulta di no.

PRESIDENTE — Secondo lei quando la Commissione iniziò i suoi lavori, aveva un libro aperto, chiaro, dinanzi a sé oppure, per così dire, c'era già scritto qualcosa ?

TESTE — Per me libro chiaro. Infatti abbiamo cominciato con l'esaminare tutti gli aeroporti già esistenti, scartando, però, questa possibilità. Ci siamo orientati poi verso la zona fra Roma (un 25-30 chilometri) mare perché quella ad est di Roma-terra ha in genere delle alture e quindi non si poteva prestare per un aeroporto. Come zona vicina al mare, abbiamo cominciato ad esaminare prima Castel di Decima e poi Casal Palocco. Non escludo con questo la possibilità che altri avessero una idea più precisa; io comunque non lo so.

PRESIDENTE — Come lei ha già accennato, ci fu una sequenza di accertamenti tecnici; i primi, esplorativi, a titolo di deliberazione, a cui ne seguirono altri. Ha partecipato lei a questi sopraluoghi ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Nel 1947, dunque, furono fatte le prime indagini geoelettriche, i primi studi ai quali come si è detto, seguirono altri nel 1952 e forse anche dopo. Sa dirmi se queste ulteriori indagini furono fatte perché le prime risultarono incomplete ?

TESTE — Non ho che da convalidare quanto detto poco fa e cioè che per lo studio di massima furono sufficienti pochi e sparsi accertamenti sulla zona e che in un secondo momento, passando al progetto di massima, si rese necessario approfondire l'esame del terreno allargando il numero dei sondaggi.

PRESIDENTE — Questi successivi accertamenti erano in relazione alla elaborazione del progetto ?

TESTE — Benché in quel periodo io fossi fuori della Commissione ritengo che lo scopo debba essere stato quello senz'altro.

PRESIDENTE — Ella partecipò ad una riunione del 26 febbraio 1952 tra rappresentanti del Ministero della difesa e dei lavori pubblici, durante la quale si discusse della necessità o meno, di rescindere un certo contratto che era stato affidato alla ditta Manfredi per la costruzione della pista allora numero cinque. Ricorda qualcosa in proposito ?

TESTE — Che io ricordi, non si discusse questo argomento. I contratti erano di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Non si tratta di stabilire a chi spettava fare il contratto.

TESTE — Ricordo di non aver partecipato a questa riunione.

PRESIDENTE — Può dirci se ella faceva parte di un piccolo Comitato, nominato dalla Commissione, incaricato di indicare alcuni elementi tecnici per la scelta del suolo ?

TESTE — Io facevo parte dell'ufficio tecnico della Commissione; quindi qualsiasi notizia di carattere tecnico doveva essere studiata anche da me.

PRESIDENTE — Quale parte ha avuto lei, nel Comitato o fuori del Comitato, come membro della Commissione, ai fini della scelta del suolo ?

TESTE — La Commissione creò nel suo seno un ufficio tecnico al quale fu affidato, più che altro, il compito di approfondire alcuni

dati di carattere tecnico; se, ad esempio, occorreva fare un rilievo era quest'ufficio ad interessarsene; riferiva al generale Matricardi il quale a sua volta riferiva alla Commissione.

PRESIDENTE — Ma io le avevo chiesto quale è stato il suo apporto ai fini della scelta del terreno, se lo considerò, insomma, idoneo.

TESTE — Furono fatti dei sopraluoghi ai quali ha partecipato, a volte, l'intera Commissione (si andava alle volte con due autobus). Come competente in materia, da un punto di vista tecnico non mi sembrò che la zona presentasse ostacoli per la costruzione dell'aeroporto, richiedendo esso un terreno libero da ostacoli che consentisse l'atterraggio degli apparecchi. E Fiumicino aveva questo requisito. Naturalmente occorreva con i dati anemografici alla mano, vedere se la realtà rispondeva alle previsioni.

PRESIDENTE — Tutto questo fu fatto?

TESTE — Sì, anche per il coefficiente di utilizzazione dell'aeroporto. Le norme stabilivano che su cento giorni, esso doveva essere utilizzato almeno 97, cosa questa che dipendeva dai venti, dalla loro stessa velocità, dalla nebulosità ecc. Per lo studio di massima l'ufficio tecnico prese i dati anemografici del Lido di Roma, di Ostia; e fece una specie di valutazione media. Naturalmente dopo, in base ad altre osservazioni, e ad anni di studi, questi dati si potevano anche approfondire; credo, comunque, che andassero bene. Infatti nell'esame più dettagliato che si fece dopo venne confermato che la zona era buona.

PRESIDENTE — Lei poco fa ha escluso di aver partecipato alla seduta del 26 febbraio 1952; dal verbale invece risulta che era presente.

TESTE — Che compiti aveva questa Commissione?

PRESIDENTE — Non era una Commissione, si trattò di una riunione.

TESTE — Ma io, nella mia qualità di capo dell'ufficio studi della Direzione generale del Demanio, a quel tempo, venivo sempre chiamato a partecipare a varie riunioni; avrò avuto centinaia di inviti!

PRESIDENTE — Lei poco fa ha escluso la sua partecipazione a quella riunione, ma trattandosi di una cosa abbastanza lunga ed anche di una certa importanza penso che dovrebbe ricordare. Si trattò di una riunione di tecnici dell'Aeronautica e del Ministero dei lavori pubblici per stabilire come ci si doveva comportare in relazione al contratto della ditta Manfredi.

TESTE — Io so che, in un primo momento, la ditta Manfredi non andava bene come ditta costruttrice, non era efficiente per lavori di grande mole. Comunque non ricordo bene i particolari.

PRESIDENTE — Come spiega lei il fatto, che, ad onta dei molti elementi negativi emersi dallo studio affidato a quel piccolo Comitato (distanza di Fiumicino maggiore di quella di Casal Palocco, il sistema stradale, le vie di comunicazione, la questione di Frosini, cioè il pericolo di allagamenti, ecc.) è stato poi scelto, ad unanimità, il suolo di Fiumicino?

TESTE — I coefficienti che influiscono sulla scelta di un aeroporto sono tanti. Può darsi che gli elementi negativi di Casal Palocco fossero di molto superiori a quelli di Fiumicino (che non escludo abbia i suoi), primo fra tutti il terreno torboso che rendeva necessario, se si fosse dovuto installare lì l'aeroporto, fare enormi lavori di bonifica per le piste che dovevano sopportare carichi enormi (135 tonnellate per ogni ruota di aeroplano).

PRESIDENTE — Ella ha detto poco fa che l'Italcable era talmente interessata a vedere risolta la situazione che si offrì di fare eseguire lei questi accertamenti; anche perché la Commissione « tergiversava ». Sa dirmi perché la Commissione tergiversava nella scelta del terreno?

TESTE — È in sostanza una questione ridicola perché il costo delle prospezioni geoelettriche arrivava a circa 40 mila lire; comunque, visto che nessuno prendeva l'iniziativa di pagare si finiva col tergiversare nell'attesa di qualcuno disposto a finanziare i sondaggi.

PRESIDENTE — Se la Commissione non aveva fondi per cui accettò l'offerta dell'Iries, come spiega che precedentemente era stata fatta una gara, regolarmente vinta da una ditta?

TESTE — Bisogna vedere che cosa si intende per gara. La gara vera e propria si fa dopo che sono stati stanziati i fondi. Probabilmente il Presidente della Commissione avrà interpellato tre-quattro ditte.

PRESIDENTE — A noi interessa stabilire se allora si poteva pagare.

TESTE — In genere, quando una cosa non è ben definita, si fanno le gare in attesa che poi vengano i fondi.

PRESIDENTE — Può dirmi se erano molte le ditte idonee a fare le prospezioni geoelettriche?

TESTE — A quell'epoca erano poche; mi pare l'Iries e la Ferrobeton.

PRESIDENTE. Dal punto di vista altimetrico (già conosciamo l'altimetria di Fiumicino) Casal Palocco come si presentava?

TESTE — Come altimetria si presentava abbastanza bene ma vi erano molti altri elementi da dover considerare.

PRESIDENTE — Se si fosse scelta l'area di Casal Palocco, per costruire le piste di quella determinata lunghezza, sa dirci se sarebbe stato necessario attraversare l'attuale via Cristoforo Colombo ?

TESTE — Mi sembra di no, ma è evidente che non si può costruire una pista che attraversa una strada ! Comunque, ripeto, non ricordo, ma penso che qualora ciò fosse stato avrebbe rappresentato un elemento in più per scartare la zona. Non so nemmeno se la Cristoforo Colombo fosse stata già progettata ma credo che questo elemento non fu tenuto presente, a differenza invece della ferrovia Roma-Ostia in quanto la pista parallela al mare e lunga 4 chilometri mi sembra che andava vicino alla ferrovia.

PRESIDENTE — Trovo strano che lei, che ha elaborato il progetto di massima, che ha avuto le mani in pasta, mi dica « mi sembra ». Non può assumere questo atteggiamento di incertezza se ha fatto studi tecnici in proposito e se ha contribuito ad una scelta. Non può dirmi oggi « mi sembra » che la pista andava a cozzare contro la ferrovia.

TESTE — La questione della pista non era stata studiata. Si trattava di trovare la posizione esatta.

PRESIDENTE — È esatto che lei per un certo periodo di tempo, dal 13 aprile del 1948 a tutto il 1949, non ha frequentato la Commissione ?

TESTE — Come ho detto prima, me ne sono allontanato dal maggio-giugno 1948.

PRESIDENTE — Come mai ha fatto ritorno nella Commissione Matricardi ? Ha fatto anche interventi importanti !

TESTE — Ma della Commissione Matricardi non ho fatto più parte. Dal 1948 al 1952 sono stato Capo dell'ufficio studi della Direzione generale del Demanio ed ho anche sostituito il Direttore generale, essendo il più anziano.

PRESIDENTE — Vuole dirci qualche cosa del suo incidente col generale Matricardi e della sua estromissione dalla Commissione ?

TESTE — Mi sono allontanato di mia iniziativa dalla Commissione.

PRESIDENTE — Che cosa significa ciò ? Che diede le dimissioni ? C'è una lettera in proposito ? C'è un qualsiasi documento ?

TESTE — C'è una mia domanda di essere esonerato dall'incarico e c'è un ordine di servizio in base al quale io cessai di far parte della Commissione e rientrai alla Direzione del demanio con la qualifica di capo dell'ufficio studi. Se ben ricordo ciò è avvenuto nel giugno del 1948.

PRESIDENTE — Nella seduta del 18 aprile 1948, su invito del Presidente, ella illustrò alla Commissione lo studio di massima compilato dal Comitato tecnico, che doveva poi essere trasmesso per l'esame al Consiglio superiore dei lavori pubblici. In detto progetto l'orientamento delle piste fu leggermente modificato rispetto a quello precedente, al fine di conseguire una maggiore utilizzazione dei venti, ecc. Anche in una seduta successiva ella parlò di indagini geoelettriche e geofisiche che avrebbero dovute essere eseguite sul terreno. Poi si allontanò dalla Commissione e vi rientrò solo in un secondo tempo.

Può dirci qualche cosa sugli studi e sulla natura delle indagini, tanto più che, nella seduta del 15 novembre 1949, su richiesta del Presidente, ella enunciò il programma delle prove ?

TESTE — A quell'epoca io ero uno dei pochi in Italia approfondito nello studio degli aeroporti; evidentemente, la Commissione ha voluto sentire il mio parere ed io ho esposto in che cosa dovevano consistere le prove e gli studi per poter determinare lo spessore delle piste. Sono stato chiamato in quella Commissione non in quanto membro di essa, perché non lo ero più, ma come esperto: si voleva solo sentire il mio parere sulle prove da fare.

PRESIDENTE — Ma fu fatto uno studio organico, un elaborato, un tracciato ?

TESTE — Per quanto riguarda lo studio degli aeroporti, ho fatto a suo tempo una pubblicazione nella quale ho indicato il modo di condurre gli studi.

PRESIDENTE — Non parlo di studi generici, ma di studi in relazione all'opera che doveva essere fatta.

TESTE — Non ricordo bene, ma credo che mi sia stato chiesto che cosa dovesse farsi, quali erano le prove da eseguire su una pavimentazione: in sostanza, i sistemi di prove.

PRESIDENTE — Qui si parla di uno studio; questo studio è stato fatto per iscritto o a voce ? Tanto più che il fine da raggiungere era un progetto !

TESTE — Non ricordo di aver fatto relazioni per iscritto. Probabilmente i chiarimenti mi sono stati chiesti per presentare il progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Lo studio che poc'anzi le ho presentato, e che è stato fatto da me insieme con il generale Matricardi e con il colonnello Panunzi,

è stato stampato nel maggio 1948 ma è antecedente alla elaborazione del progetto di massima presentato al Consiglio superiore. Il mio studio è stato dattiloscritto probabilmente intorno al marzo 1948.

PRESIDENTE — Le risulta che sia stato eseguito il programma di esame e di indagini da lei enunciato nella seduta del 15 novembre ?

TESTE — Non eravamo noi che dovevamo eseguirlo. Mi pare che fosse stato già costituito l'ufficio speciale per Fiumicino, ma non ricordo con esattezza. Io ero sempre interpellato per consigli tecnici di carattere generico.

PRESIDENTE — Erano consigli verbali o si traducevano in una relazione ?

TESTE — Erano consigli verbali. Del resto, contemporaneamente, sono stato interpellato anche per altri aeroporti.

PRESIDENTE — Perché ha dato sempre e soltanto consigli tecnici ? Quali erano i compiti del suo ufficio ?

TESTE — Non fu fatto il progetto perché mancavano i fondi necessari per la costruzione dell'aeroporto. D'altra parte, la direzione del Demanio, svolgeva un'enorme massa di lavoro per cui la questione dell'aeroporto di Fiumicino fu accantonata e il progetto non andò più avanti. Quando, infine, furono stanziati i fondi, fu creato l'ufficio speciale per Fiumicino, il quale effettivamente eseguì il progetto.

PRESIDENTE — Cioè, quello Amici ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quindi, tra il progetto contenuto nel suo opuscolo e il progetto Amici, non vi è stato nessun altro progetto ?

TESTE — Che mi risulti direttamente, no. So che si è cominciato uno studio, però non ha avuto seguito.

Mi sono interessato del terzo progetto perché, col passare degli anni, venivano sviluppati e modificati anche i criteri aeronautici e, di conseguenza, i criteri seguiti con lo studio su sei piste erano ormai superati.

PRESIDENTE — Nel verbale del 4 luglio 1951 risulta che ella intervenne di nuovo in Commissione e diede un suo parere circa l'aerostazione. Al generale Pinna, che voleva una aerostazione definitiva, ella obiettò che, qualora dovesse verificarsi una situazione diversa da quella prevista, sarebbe più opportuno aggiungere una seconda aerostazione a quella già costruita. Quindi, era dell'opinione che si costruissero sei piste e due aerostazioni.

TESTE — Il mio parere, è che quando si fa un'aerostazione di carattere definitivo, cioè completa, non conviene mai ampliare quella già esistente, se questa diventa con il tempo insufficiente perché non verrebbe un buon lavoro, ma è preferibile farne un'altra come è stato fatto per Ciampino. Per esempio, oggi farei un'aerostazione completa per il traffico che si può prevedere nel 1970-80, salvo dopo a costruirne un'altra sussidiaria.

PRESIDENTE — Questo avviene il 4 luglio 1951. Il 19 dicembre 1951, mentre si discuteva sul progetto stesso, interviene il passaggio delle competenze all'aviazione civile e il colonnello Amici assicura che, nello studiare il nuovo progetto, sono state considerate anche le preoccupazioni urbanistiche, ecc. Dopo che è intervenuto il progetto Amici, ella non si è più occupato di nulla ?

TESTE — Mi sono ancora interessato, ma non ricordo le date, perché sono passati parecchi anni. Siccome i criteri aeronautici erano mutati, anziché fare sei piste tangenziali se ne potevano fare due, quante erano le direzioni principali dei venti. Il colonnello Amici aveva studiato questo progetto e chiese ai vari competenti il loro parere in proposito. In queste circostanze, mi sono interessato di nuovo di Fiumicino e ho visto che le due piste, messe in quel determinato modo, andavano bene. Una (la pista numero cinque poi diventata numero due) era già in costruzione; si trattava di fare la numero uno, e ho visto che la posizione migliore era quella scelta.

PRESIDENTE — I sondaggi superficiali, ai fini di quello che lei ha chiamato studio di massima per individuare le possibilità di costruire un aeroporto in una determinata zona, potevano essere sufficienti per il progetto di massima ?

Vorrei sapere, in sostanza, se quegli stessi accertamenti superficiali potevano essere sufficienti per decidere l'acquisto di una zona.

TESTE — Non erano sufficienti. Erano sufficienti solo per lo studio di massima; ma questo doveva poi essere seguito da un progetto di massima e infine da un progetto definitivo.

PRESIDENTE — Poiché fino al 21 luglio 1947 maggiori accertamenti non furono fatti, rispetto a quelli che ella ha chiamato di massima, come spiega che all'unanimità il 29 luglio 1947 si decise per l'acquisto di quella zona ?

TESTE — Non mi risulta che nel 1947 si parlasse di acquisto della zona.

PRESIDENTE — Diciamo ancora scelta del terreno. Le ricordo che il terreno venne scelto dalla Commissione all'unanimità, quindi

col suo consenso, il 29 luglio 1947. Quali accertamenti tecnici erano stati compiuti prima di questa data, al fine di valutare l'idoneità del terreno ? Non intendo parlare di studi su progetti in genere, ma di studi per fare la costruzione su quel suolo. Ella all'inizio ha detto che i due aspetti – scelta del terreno e progetto – erano ovviamente collegati.

TESTE — La prosecuzione cronologica delle operazioni è riportata nel mio studio. Evidentemente, prima di scegliere il terreno, saranno stati fatti saggi. Posso assicurare che è naturale che sia così: che prima di stabilire la scelta di un terreno, sul quale va costruito un aeroporto, si fanno tutti gli accertamenti, necessari, e cioè quelli che sono indicati e ben distinti nella mia relazione.

PRESIDENTE — Sapeva che l'I.R.I.E.S. fosse collegata con l'Italcable ?

TESTE — Non mi risulta.

PRESIDENTE — Il progetto presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'aprile 1948, era il frutto di uno studio fatto dalla Commissione, cioè da quel comitato o ufficio tecnico, come lei lo chiama, o era il frutto di studi fatti in precedenza dall'aeronautica, o era qualcosa d'altro ?

TESTE — Era lo studio della Commissione.

PRESIDENTE — In quello studio non venne tenuto conto alcuno di studi fatti in precedenza dall'aeronautica ?

TESTE — Fu fatto nel 1946 uno studio di larghissima massima dal tenente colonnello Panunzi per incarico avuto dall'allora direttore generale del Demanio, generale Santabarbara.

PRESIDENTE — Come si svolgevano i lavori in seno alla Commissione ? I verbali corrispondevano allo svolgimento delle riunioni ? Si discuteva liberamente ?

TESTE — Non c'era nessuno che proibisse di discutere liberamente.

PRESIDENTE — Lei poco fa ha accennato a qualche episodio che dà adito a sospetti.

TESTE — La libertà non era tolta... Salvo poi a prendere dei provvedimenti. Comunque i vari argomenti venivano esposti in Commissione e ognuno diceva il suo parere. C'era un dialogo, si discuteva.

PRESIDENTE — C'era qualche volontà prevalente ?

TESTE — Secondo l'argomento che si trattava. Se l'argomento riguardava le comunicazioni, c'erano gli specifici competenti, e così via.

PRESIDENTE — Nei confronti dei militari, il principio gerarchico aveva influenza o no ? Erano tutti in sede di parità ?

TESTE — In seno alla Commissione valevano i pareri tecnici e specifici per i vari argomenti che si trattavano. Salvo quando il generale Matricardi si è regolato come ho detto, perché voleva fare assolutamente quei rilievi. Volendo realizzare quella sua idea, si è valso del suo grado.

PRESIDENTE — Ella ha detto all'inizio che l'incidente con il generale Matricardi le causò gli arresti. Da alcuni tecnici di valore della nostra Commissione è stata rilevata l'assurdità della pretesa del generale Matricardi. Ora, questo incidente sorse soltanto per questo fatto tecnico, per quella sua impuntatura, come lei l'ha chiamata, o c'era qualche altra ragione ?

TESTE — Per quanto riguarda me, non c'era altro. Che poi la pretesa del generale Matricardi avesse un altro scopo, non lo so. Tecnicamente, era un lavoro assolutamente assurdo.

PRESIDENTE — Ma appunto perché era assurdo, desta meraviglia !

TESTE — Perciò, come tecnico, mi sono ribellato.

PRESIDENTE — Trattandosi di una cosa che appare assurda anche ad un incompetente, come si spiegano le insistenze del generale Matricardi al punto che, alle sue osservazioni e al suo rifiuto di procedere nel senso richiesto, ha adottato quel provvedimento ? Non le pare strano che potesse sorgere nell'animo del generale Matricardi una reazione, talmente grave, basata su una sua richiesta assurda se non ci fossero state altre ragioni, altri contrasti precedenti, magari anche di natura tecnica, che avessero determinato fra lei e Matricardi uno stato d'animo per cui quel pretesto potesse dar luogo all'incidente ?

TESTE — Questo stato d'animo esiste in tutte quelle Amministrazione militari che hanno dei tecnici. Nell'Aeronautica c'è il Genio aeronautico che è composto da ingegneri; purtroppo però è il Ruolo naviganti che comanda. Durante tutta la mia carriera, ho avuto sempre dei contrasti con i piloti perché vogliono intervenire nelle questioni tecniche. Quindi, questo stato d'animo, già esisteva effettivamente, perché quando un incompetente vuole interessarsi troppo a fondo delle cose tecniche, il tecnico si risente. Però il grado militare ha molta influenza e quindi, fino a un certo punto, si può far valere il proprio parere; al di là di un certo punto non si può insistere. Ma ricordo che in quel

caso ho detto chiaramente: « Eccellenza io sono un tecnico e le posso dire che le cose stanno così » Egli mi ha risposto: « Tu sarai un tecnico, ma io qui sono il Presidente della commissione e dispongo di far così ». Io gli ho replicato bruscamente: « Se lei non tiene conto della mia competenza tecnica, la prego di mettermi in libertà ». In seguito a questo accaduto, ho fatto domanda di essere esonerato dall'incarico. Il generale Matricardi mi ha dato gli arresti e mi ha messo in libertà.

PRESIDENTE — Lei esclude che oltre questo fatto e oltre lo stato d'animo generico, ci siano state altre ragioni particolari ?

TESTE — Di specifico non c'è stato niente.

PRESIDENTE — Vorrei sapere se poi siano stati fatti, magari da altri, i rilievi nel senso chiesto dal generale Matricardi.

TESTE — Probabilmente li avrà fatti eseguire. Credo che sia venuto qualcuno dell'Istituto geografico di Firenze; probabilmente, non gli avranno detto neanche in che modo dovevano essere fatti e quindi l'Istituto geografico li avrà fatti secondo la tecnica.

PRESIDENTE — Allora è da ritenere che il provvedimento punitivo del generale sia dovuto non al fatto che, come tecnico, ha sollevato delle obiezioni, ma forse alla vivacità con cui le stesse sono state sollevate.

TESTE — Certo ! Quando mai si danno gli arresti per divergenze di vedute su un criterio tecnico ? Bisogna considerare che la discussione è diventata un po' vivace ed alla fine ho detto: « Eccellenza, se lei non si fida di quel che le dico io come tecnico, la prego di mettermi in libertà ».

Questo sembra che sia una cosa normale. Ma nella vita militare non è ammesso che un dipendente chieda di essere messo in libertà; ed una simile richiesta da parte mia è stata ritenuta una mancanza.

PRESIDENTE — Quale fu la motivazione degli arresti ?

TESTE — Adesso non ricordo bene; comunque sarà stata usata una delle solite frasi: mancanza di disciplina; di senso del dovere.

PRESIDENTE — Vorrei un chiarimento in ordine a quei rilievi che le aveva ordinato di fare il generale Matricardi. Mi pare che la sua versione originale sia diversa da quella che poi ha sostenuto. In principio ella ha detto: « Mi aveva chiesto di fare uno studio con una tolleranza di due o tre millimetri ».

TESTE — Ho sbagliato nell'esprimermi. Ho usato la parola tolleranza, mentre avrei dovuto parlare di un piano quotato a distanza delle linee di livello. Si trattava di una quota assolutamente inconcepibile. Non era tecnicamente possibile per lo scopo a cui era destinata.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi scrisse una lettera perché lei fosse sostituito ?

TESTE — Io feci domanda di essere esonerato dall'incarico e la mia domanda fu accettata con un ordine di servizio.

PRESIDENTE — Ho l'impressione che agli atti ci sia una lettera firmata dal generale Matricardi con la quale scrive al Ministero che l'esperienza avuta dall'attività di Toscani non era tranquillante e che era opportuno che fosse sostituito. Faccio richiesta che sia trovata questa lettera.

Il generale Matricardi nel suo esposto a proposito delle trivellazioni, ebbe a lamentarsi dell'attività di un ufficiale della sua stessa arma aggiungendo che solo il suo intervento valse ad evitare danni alla pubblica amministrazione. Per caso era lei questo ufficiale ?

TESTE — Probabilmente questa lagnanza va riferita all'episodio con il colonnello Panunzi.

PRESIDENTE — Poiché il teste ha dichiarato che a partire dal giugno 1948 non si è più occupato dell'aeroporto specificamente, ma soltanto a titolo saltuario, per delega del suo direttore generale, come spiega che nel dicembre 1948 firmava congiuntamente al colonnello Panunzi ed al generale Matricardi una relazione sulla natura geologica di Porto ed anche sul programma specifico dell'aeroporto di Fiumicino per i lavori da fare; e come spiega che successivamente al luglio 1951, a seguito di una lettera del Ministro Aldisio al Ministro della difesa per la costituzione di un Comitato tecnico specifico presieduto dal generale Pezzi e formato anche dai colonnelli Amici e Sementini, sia stato incluso tra i rappresentanti del Ministero della difesa in seno a quel Comitato ?

TESTE — Non ricordo le date. So che, dopo aver finito quello studio, sono state interpellato per la costruzione delle due piste, ma non mi sembra di aver fatto parte di quella specifica Commissione. Non ricordo, perché in merito, come ho già detto, sono stato interpellato più volte.

PRESIDENTE — Ella sapeva che, prima della costituzione della Commissione Matricardi, era stato preso in esame dal Ministero dell'aeronautica il problema della costruzione di un aeroporto in Roma e che fra le zone sulle quali si era puntata l'attenzione non esisteva quella di Fiumicino ?

TESTE — Non ricordo. So che, nel fare lo studio, abbiamo esaminato le varie zone senza

tener conto di alcun precedente. Comunque, io mi assumo la responsabilità di quello che ho fatto dopo, perché le origini non le conosco.

PRESIDENTE — Ricorda che, con ordine di servizio del direttore generale Borghetti del 23 giugno 1947, ella fu designato, assieme al colonnello Panunzi, al maggiore Giordani e all'assistente Menotti, a svolgere compiti di direzione e di sorveglianza dei lavori? Con riferimento a questi lavori, poiché ha affermato che dai sondaggi eseguiti in tutte le zone contemplate era risultata una preferenza per Fiumicino, ricorda che poi, dalla relazione sui lavori di sondaggio allora effettuati, risultò che per Casal Palocco i sondaggi furono eseguiti in una zona centrale di appena 200 ettari mentre per Fiumicino i sondaggi furono condotti unicamente lungo la fascia costiera?

TESTE — Nello studio che ho presentato sono elencati tutti i sondaggi eseguiti. Ho ragione di ritenere che essi furono eseguiti in tutte le zone. Mi riferisco beninteso, allo studio.

PRESIDENTE — Ricorda da chi venivano eseguiti i sopraluoghi?

TESTE — I sopraluoghi erano eseguiti da tutti, su per giù; si andava addirittura con autobus sul posto. Ricordo che sono venuti anche il sindaco di Roma, l'onorevole Finocchiaro Aprile, e ognuno diceva la sua opinione e militari e borghesi.

PRESIDENTE — Quanti sopraluoghi furono effettuati per la scelta del terreno?

TESTE — Parecchi, ma non ricordo esattamente il numero.

PRESIDENTE — Negli accertamenti successivi al 1947 furono riscontrati inconvenienti sul terreno?

TESTE — A me non risulta; ma, come tecnico, posso dire che, prima di procedere al progetto di massima, a quello definitivo e quindi ai lavori, devono essere stati fatti ulteriori saggi.

PRESIDENTE — Lei ha detto che furono fatti ulteriori accertamenti in relazione ai vari saggi: studio orientativo, progetto di massima, progetto definitivo; e ha detto che in relazione a questo svolgimento erano necessari degli accertamenti. La domanda è questa: nei successivi accertamenti risultò qualche cosa che smentì gli accertamenti iniziali?

TESTE — Non lo so, perché il progetto più dettagliato è stato effettuato dall'ufficio speciale dell'aeroporto di Fiumicino di cui era capo il colonnello Amici.

PRESIDENTE — Ma dal 1948 al 1951 furono fatti tanti studi!

TESTE — Mi risulta che in quel periodo non è stato fatto quasi niente; non è stato eseguito nessuno studio più approfondito, perché mancavano i fondi. Il progetto è stato studiato dopo.

PRESIDENTE — Ma c'è nella sua relazione! Anzi, lo ha detto anche prima!

TESTE — Io ero all'ufficio studi e venivano sempre a sentire il mio parere; però solo fino al giugno 1948 mi sono interessato direttamente.

PRESIDENTE — Non le risulta che le successive modificazioni del progetto, la progressiva diminuzione del numero delle piste e il mutamento di direzione delle piste stesse siano in qualche misura collegate agli accertamenti? Le risulta che il mutamento delle piste, oltre che dalla questione dei venti e dall'orientamento delle medesime, fu determinato anche dai risutati degli accertamenti sul terreno? O tutto fu determinato da ragioni indipendenti dalla natura del terreno? Cioè tecniche anch'esse, ma di natura diversa dalla condizione del terreno?

TESTE — A me risulta che il numero delle piste è stato ridotto in applicazione dei nuovi criteri tecnici. Che poi queste due piste all'atto della costruzione e prima siano state modificate leggermente per evitare delle zone di terreno poco adatte, questo non mi risulta. Non ne sono stato messo al corrente.

PRESIDENTE — Può dirci se nel gennaio 1948, quando espose la sua relazione sul programma di ricerche, questo programma era determinato soltanto dalla esigenza di orientare le piste? E se la sua relazione ne riguardava allora il progetto di massima o il progetto esecutivo?

TESTE — Preciso che non si trattava ancora di progetto, ma di studio di massima. Comunque questi saggi venivano fatti semplicemente per vedere se la zona in linea di massima era adatta per costruirvi sopra delle piste, non per l'orientamento delle piste, perché quest'ultimo è dato da altri criteri, il cui studio doveva essere fatto in un secondo tempo.

PRESIDENTE — Nel verbale si parla però di orientamento di piste.

TESTE — Orientamento, nel senso che le piste si potevano anche spostare leggermente.

PRESIDENTE — Come spiega se, pure essendosi ancora nella prima fase, già nel giugno si dava incarico di fare il progetto al colonnello Memma, capo dell'ufficio progetti del Demanio? Sembrerebbe che si sia saltata la fase del progetto di massima e si sia passati

dallo studio di massima al progetto definitivo.

TESTE — Il colonnello Memma doveva fare solo il progetto di massima. Il progetto esecutivo non avrebbe potuto farlo la Commissione perché era veramente enorme.

PRESIDENTE — Nel gennaio 1949, il colonnello Memma, capo dell'ufficio progetti del Demanio, presentò il progetto esecutivo con tutte le spese; in base a quel progetto esecutivo si iniziarono i lavori tanto che, quando il progetto venne modificato, si trovò in una fase avanzata di lavoro. Quando ella non fece più parte della Commissione Matricardi continuò a far parte della Direzione del demanio ?

TESTE — Sì, come capo dell'ufficio studi.

PRESIDENTE — E non ha saputo più niente di questo importante progetto che pure veniva elaborato da ufficiali del Demanio, giacché il colonnello Memma, che lo doveva redigere, era il capo progettista del Demanio ? Lei si ricorda di questo progetto del 1949 ?

TESTE — Direttamente non ne ho saputo più niente. Il colonnello Memma non era capo dell'ufficio progetti, perché un ufficio progetti non c'è mai stato. Comunque, il colonnello Memma, insieme ad altri ufficiali, ha avuto l'incarico di fare un progetto di massima sulla base dello studio di massima. In ogni modo, della vicenda di Fiumicino non ne volevo sapere.

PRESIDENTE — Ella pensa che si potesse fare un appalto per la pista numero cinque sulla base di un progetto di massima ?

TESTE — No, perché significava buttar via il denaro. Il Ministero dei lavori pubblici, si è basato sui progetti che faceva l'ufficio del colonnello Amici.

PRESIDENTE — Il colonnello Amici interviene in un secondo momento; quando egli interviene, la pista era già in costruzione tanto che la ditta Manfredi prende a pretesto il cambiamento del progetto per chiedere la modifica delle condizioni di appalto.

TESTE — Allora è probabile che il Ministero dei lavori pubblici abbia chiesto all'aeronautica un progetto più dettagliato. Io non mi sono proprio più interessato dell'argomento. Lo studio del colonnello Memma non l'ho mai firmato.

PRESIDENTE — Nel 1951, quando faceva parte della Direzione del demanio, il Segretario generale dell'aeronautica compilò un promemoria per il Ministro sull'andamento dei lavori e propose la rescissione del contratto con la ditta Manfredi. Di quale consultazione si doveva avvalere il Segretario generale per fare un promemoria per il Ministro ?

TESTE — Non mia, perché ero capo dell'ufficio studi e non avevo più niente a che vedere con i lavori; c'era la divisione lavori che se ne interessava.

PRESIDENTE — Insomma lei si è occupato dei lavori oppure no ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Chi erano i dirigenti dell'ufficio Demanio aeronautico negli anni 1947, 1948 e 1949 ?

TESTE — Alla Direzione generale del demanio c'è stato prima il generale Borghetti; a lui sono succeduti prima il generale Teucci e poi il generale Abriata. Poi c'era un ufficio studi, del quale io ero a capo, che generalmente si interessava degli studi, del coordinamento, ecc. Poi c'erano ancora una divisione lavori, una divisione impianti, una divisione amministrativa, ecc.

PRESIDENTE — Come dirigente dell'ufficio studi del Demanio aeronautico, non aveva conoscenza di studi precedenti sulla zona ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Sa se la ditta Iries ha eseguito i lavori in conformità del capitolato di appalto o se ci sono state proteste e a queste è stato obiettato che il lavoro, anche fatto più limitatamente, rispondeva ugualmente agli scopi ?

TESTE — Credo che i lavori siano stati eseguiti a dovere, perché il capitolato deve essere rispettato.

PRESIDENTE — Non dica le cose in astratto !

TESTE Faccio le risposte per deduzione, perché non ricordo.

PRESIDENTE — Lei sa se ci furono proteste per il fatto che la ditta Iries non avrebbe eseguito i lavori in conformità del capitolato ?

TESTE — Non mi risulta.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ten. Col. CARLO TOSCANI

DEPOSIZIONE DEL GENERALE ATTILIO MATRICARDI

La Commissione, riunita in seduta il 3, 4 e 5 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Attilio Matricardi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella ieri ci ha fatto pervenire, tramite l'avvocato, un promemoria di 26 pagine. Non essendo sottoscritte da lei, può dirmi se le conferma ?

TESTE — Sì, le confermo.

PRESIDENTE — Userà pertanto la cortesia di apporre la sua firma od una sigla su ogni pagina.

TESTE — Senz'altro.

PRESIDENTE — Durante il corso della sua Presidenza della Commissione per la progettazione e la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino ella ebbe degli incidenti rispettivamente con il colonnello Toscani ed il colonnello Panunzi. Vuole illuminarci sulla natura di questi incidenti, sulle cause che li determinarono, sulle conseguenze che ne seguirono, sui provvedimenti adottati ?

TESTE — Sì, certamente. Per quanto riguarda il colonnello Toscani credo si sia trattato di una cosa generica e non di una questione precisa. Devo premettere che sono militare (ebbi questo incarico quando ero in servizio effettivo con il ruolo di generale di squadra, poi dopo, raggiunti i limiti di età di 55 anni, sono andato in posizione ausiliaria rimanendo Presidente della Commissione) e che pertanto con i miei dipendenti ufficiali avevo quel modo di fare che è comune negli organismi militari. Se si hanno delle responsabilità bisogna sapersele assumere ! Con il colonnello Toscani però non ho avuto un incidente vero e proprio e lui, oltre tutto, fece ogni cosa per andar via dalla Commissione. Ricordo comunque che vi fu assegnato allorché questa ebbe espressamente l'incarico della progettazione dell'aeroporto da eseguire attraverso un proprio ufficio tecnico formato, ovviamente, dal personale fornito dalla Direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Guardi che il colonnello Toscani fa parte della Commissione dall'inizio.

TESTE — Come membro ! Ma lei mi domandava...

PRESIDENTE — Io volevo sapere la natura di questi incidenti.

TESTE — La natura di questi incidenti ! Posso dire che il colonnello Toscani era freddo, non prendeva le cose a cuore, in altre parole se ne disinteressava. Fu nominato capo dell'ufficio tecnico è vero, ma alle dipendenze esclusive (è scritto chiaramente) della Presidenza della Commissione per la preparazione del progetto dell'aeroporto. Facevano parte di questo ufficio, oltre al Toscani e Panunzi, altri ufficiali « superiori ».

PRESIDENTE — C'era anche un maggiore.

TESTE — Fossati mi pare, ma non veniva quasi mai ! Soltanto il pomeriggio.

PRESIDENTE — Tralasciamo questi particolari; lei in sostanza ha dato gli arresti a Toscani.

TESTE — Gli ho dato gli arresti ? Non ricordo; comunque ci sarà stata una motivazione !

PRESIDENTE — Senza dubbio. Sembra comunque che il colonnello Toscani ebbe con lei una divergenza di vedute su un problema di carattere tecnico relativo alla rilevazione stratigrafica del terreno.

TESTE — Ma allora lei si riferisce a Panunzi !

PRESIDENTE — Non credo che il colonnello Toscani si addebiti le questioni di Panunzi.

TESTE — Se lei mi dicesse il motivo specifico...

PRESIDENTE — Certamente: ad un certo momento, dovendosi fare una rilevazione altimetrica (rilevare le quote di livello) della zona, lei sosteneva che bisognava procedere con un criterio che il colonnello Toscani, dal suo punto di vista di tecnico, non condivideva assolutamente, per cui ne seguì un contrasto in seguito al quale lei gli dette cinque giorni di arresti.

TESTE — La mia carriera è stata sempre quella di militare navigante; non ho mai fatto l'ingegnere, per cui non mi sembra possibile

che io abbia potuto cercare di impormi in una questione di natura tecnica.

PRESIDENTE — Ma lei ricorda a seguito di quale incidente ha dato gli arresti al colonnello Toscani o Panunzi ?

TESTE — Strano, non lo ricordo, come ricordo, invece, che non c'era alcuna cordialità tra di noi. La ragione fondamentale comunque credo sia questa: da quando esiste l'aeronautica nessun aeroporto è stato fatto al di fuori del Demanio. Senonché, visto che per grandissimi aeroporti del costo di 80 miliardi, come quello di Orly, di Londra, sono state nominate delle Commissioni formate da una personalità che presiedeva, la quale aveva una infarinatura generale e da altri elementi tecnici, comunque interessati (ad esempio a Londra c'era un Vescovo)...

PRESIDENTE — Generale, non divaghiamo, io le ho chiesto se ricordava perché aveva dato gli arresti al colonnello Panunzi. Lei in sostanza non mi ha risposto, ha detto solo che i suoi rapporti con lui non erano cordiali perché il colonnello mostrava scarso interessamento alla cosa.

TESTE — Sì, il colonnello Toscani non mostrava alcun interessamento, era freddo. Io non interferivo in questioni tecniche, ma pretendevo la precisione nell'adempimento degli impegni presi. Non ricordo, comunque, di avergli fatto un biglietto di punizione.

PRESIDENTE — Ricorda che il colonnello Toscani lasciò la Commissione ?

TESTE — Non la Commissione ! Di questa cosa non si è mai capito niente. A volte si faceva vedere, altre no. La Commissione non è l'equipaggio di un aeroplano dove cinque sono i membri e cinque devono salire a bordo. È quella che è; alcuni suoi componenti una volta venivano, qualche altra volta no. I rappresentanti della Direzione generale del Demanio erano tre ed esattamente il generale Borghetti, il colonnello Toscani ed il tenente colonnello Panunzi.

Come Presidente della Commissione potevo considerare il Demanio rappresentato sia che fossero presenti tutti e tre o soltanto uno.

PRESIDENTE — Ricorda di aver scritto una lettera con la quale chiedeva l'allontanamento del colonnello Toscani dalla Commissione ?

TESTE — Non ricordo. Questa lettera mi manca, ed è strano perché le ho conservate tutte. Ma sa, sono passati tanti anni !

PRESIDENTE — Ricorda qualcosa in più a proposito dell'incidente che ebbe con il tenente colonnello Panunzi ?

TESTE — Fu un incidente di una certa gravità.

PRESIDENTE — Di quale natura ? Vi furono, se non sbaglio, delle allusioni poco simpatiche.

TESTE — Dovendosi esaminare il terreno, si era venuti nella determinazione di affidarne il compito a specialisti veramente competenti. In sostanza non avevamo nessun fondo finanziario per cui si facevano dei preparativi per quando avremmo avuto effettivamente una disponibilità finanziaria da dedicare a questo scopo. Si incominciò con lo stabilire, in teoria, i vari compiti degli ingegneri per l'esame del terreno (le prospezioni geoelettriche, perforazioni, trivellazioni, ecc.). Si fece una lettera base per la gara da mandare alle varie ditte. Ricordo che pregai alcuni miei conoscenti perché mi comunicassero il nome, qualora ne fossero stati a conoscenza, di qualche ditta competente in questo tipo di lavoro. Senonché questa lettera rimase sul mio tavolo circa un mese e mezzo perché, non disponendo di fondi, non potevamo spedirla. Ebbi modo pertanto di leggere spesso questa lettera e di rilevare di conseguenza una cosa che mi sembrava strana anche se, non essendo ingegnere, non avevo competenza in campo tecnico.

Il punto, dunque, che trovavo strano era rappresentato dal fatto che si pensava di fare trivellazioni di 30 centimetri di diametro. (Bisognava prendere, mediante una carotiera, un'asta con in fondo una mano artificiale, del materiale in stato di riposo, tirarlo su per esaminarlo). Perché mai di 30 centimetri, mi chiedevo ! Potevano essere sufficienti dei fori di centimetri 15. Ma il colonnello Panunzi insisteva sulla necessità di fori da 30 centimetri e a conforto della sua tesi mi disse che si era informato presso l'ingegner Cestelli Guidi (che fa testo in materia essendo professore universitario), il quale gli confermò che bisognava attenersi al diametro di 30 centimetri. Nel frattempo arrivò l'assegnazione dei 20 milioni per i lavori di indagine e per la preparazione del progetto per cui detti subito disposizioni affinché si preparasse la gara con le varie ditte. Senonché, essendo stato, proprio in quei giorni invitato (insieme a due ufficiali, di cui uno il tenente colonnello Panunzi) dal Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica militare americana per vedere i campi di aviazione in America, e dovendo pertanto partire, lasciai l'incarico di varare la gara al generale Biani. Purtroppo, al mio ritorno, dovetti constatare, non so per quale motivo, che la gara non era stata fatta. Rimasi stupito, mostrai la mia insoddisfazione e così finalmente la gara ebbe luogo. (Naturalmente dalla Commissione non furono esaminate le

questioni amministrative che erano di competenza del Demanio). Un giorno poi seppi (ma senza una esplicita comunicazione), che aveva vinto la gara una grande società: la Ferrobeton, che però non ricordavo nella rosa dei nomi delle società invitate. Mi assicurarono, comunque, che la Ferrobeton era provetta in lavori di questo tipo. Dopo circa quindici giorni chiesi al tenente colonnello Panunzi notizie sull'andamento dei lavori. Ma lui in quella occasione ed anche dopo era vago nelle sue risposte e, morale della favola, non riuscivo a sapere mai niente. Mi decisi pertanto ad andare a controllare di persona; chiamai il capo-tecnico, un applicato della Direzione generale del Demanio il quale avrebbe avuto l'incarico di controllare i lavori di trivellazione.

Gli chiesi notizie sui lavori ed egli dopo titubanze mi confessò di recarsi di rado sul luogo a causa della insufficiente indennità di trasferta. Ma qualcuno doveva pur presenziare perché si trattava di praticare fori sul terreno sabbioso e dei quali non rimaneva traccia una volta tolti i tubi. Decisi perciò di recarmi sul posto e constatai che invece della potente macchina speciale per effettuare quelle introspezioni con procedimenti e modalità stabiliti dal capitolato della gara, il lavoro veniva effettuato da quattro uomini che facevano ruotare una trivella del diametro di 15 centimetri assicurata ad un castelletto di legno e che il materiale portato alla superficie non veniva accuratamente ripartito secondo le profondità dalle quali veniva prelevato.

Al Ministero cercai il colonnello Panunzi e gli chiesi spiegazioni di quel che accadeva. Noi, infatti, avevamo indetto una gara per trivellazioni di 30 centimetri di diametro ed era quindi possibile prevedere che una delle ditte che alla gara erano state bocciate, avrebbe potuto reclamare e, volendo, mandarci in galera ! Chiesi di vedere come si era svolta la gara e venni a sapere che la Ferrobeton non era stata neanche invitata ma che (disse il Panunzi) oltre ad estrarre i campioni, si era impegnata anche ad esaminarli. Se fa bene come quello che sta facendo finora, stiamo freschi, dissi. Gli chiesi con chi aveva preso accordi ed egli mi fece il nome di un certo ingegner Taormina (non ricordo bene) il quale (continuò Panunzi) ad onta che egli gli avesse dettato a voce tutte le condizioni, in effetti aveva preso solo degli appunti. Ma allora l'affare dei trenta centimetri ? gli chiesi. Si vede che si è sbagliato: fu la risposta.

È una cosa dolorosa, permettetemi dire, e oltretutto incomprensibile. Cosa mai poteva averlo indotto ad agire così, visto che non si trattava di miliardi, ma di due o tre milioncini ? Perché si era abbassato a tanto ?

PRESIDENTE — Chi si era abbassato ?

TESTE — Panunzi.

PRESIDENTE — Quindi gli arresti.

TESTE — Non glieli potevo infliggere per cui decisi di non servirmi più della sua opera.

PRESIDENTE — In questa questione un po' torbida, si ricorda se si accennò al cognato di Panunzi, se questi aveva un qualche interesse ?

TESTE — No. Ho conosciuto la signora Panunzi quando ritornai dall'America; credo di averla vista all'aeroporto.

PRESIDENTE — Come spiega il fatto che la Ferrobeton, per quanto non invitata, venne a fare questi lavori ? Lei fece un'indagine allora ?

TESTE — Io ho una fiducia cieca negli altri, sono stato abituato così e mi è sempre andata bene. Avevo fiducia, cosa vuole ! Non so, non so, come le ho detto, cosa l'abbia fatto agire così ! Ricordo che mandai a chiamare l'Amministratore delegato della Ferrobeton, allora proprietario perché aveva certamente quasi l'intero pacchetto delle azioni, un illustre personaggio svizzero (morto adesso) e gli chiesi la ragione del comportamento della sua ditta. Si mostrò sorpreso dicendo che non sapeva proprio chi poteva essere stato ad agire così. Se ne andò promettendomi che mi avrebbe fatto sapere qualche cosa, ma non lo fece.

PRESIDENTE — Il tenente colonnello Panunzi sorvegliava questi lavori insieme al colonnello Toscani ?

TESTE — Non so. Ma egli conferiva con me sui lavori.

PRESIDENTE — Questi lavori avvenivano nel maggio 1948 ?

TESTE — Giugno, direi, perché in maggio eravamo in America.

PRESIDENTE — Pensa lei che gli accertamenti antecedenti al luglio 1947 sono stati condotti con maggiore oculatezza di quelli dei quali ci ha parlato ? Ha avuto modo di controllare se furono condotti in maniera soddisfacente ?

TESTE — Controllato no; ho visto la macchina che veniva usata. C'era appunto quell'uomo speciale che, dal colpo che dava la mazza sul tubo di acciaio che si affondava sul terreno capiva (ed era vero) se vi era acqua, terra o sabbia. Confesso che rimasi meravigliato in quella occasione.

PRESIDENTE — Cercherò di essere più chiaro: nel 29 luglio 1947 (come lei ricorda, l'ha messo anche in questo promemoria) la Com-

missione da lei presieduta delibera ad unanimità di scegliere il terreno di Fiumicino. Vero ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Prima di questa data, tra il gennaio 1947 ed il luglio 1947 furono compiuti degli accertamenti in ordine alla idoneità del suolo. Ci può garantire che questi accertamenti tecnici furono soddisfacenti ai fini della scelta del terreno ?

TESTE — Guardi, in quel periodo ho imparato (si parlava sempre di questo) che il pericolo maggiore era rappresentato dalla marna o dalla torba. Essendo la torba organica, a poco a poco forma gas metano e diminuisce di volume, per cui quello che c'è sopra affonda, a dire degli ingegneri. La sabbia è la cosa migliore che ci sia, così la ghiaia e poi l'argilla. Quindi, poiché il terreno aveva soltanto qualche lente di torba, di dimensioni molto piccole, a differenza di Casal Palocco, si è dato parere favorevole, dal punto di vista del terreno, alla zona di Fiumicino.

PRESIDENTE — Ma cosa può dirmi degli accertamenti fatti antecedentemente ?

TESTE — Li ho visti ! Per meglio dire ho visto, nelle due volte che ci sono stato, che la macchina era imponente e che lavoravano seriamente.

PRESIDENTE — Furono soddisfacenti quelle indagini ai fini della scelta del terreno ?

TESTE — L'interpretazione delle indagini non l'ho fatta io, ma i tecnici. Io ho visto soltanto che ognuno sapeva fare il proprio lavoro.

PRESIDENTE — Vuole elencarci i compiti della Commissione che lei fu incaricato di presiedere ?

TESTE — I compiti della Commissione erano quelli illustrati dal Ministro Cingolani con una sua lettera, inviata a me personalmente e che io ho letto in Commissione alla prima seduta, e in base ai quali furono determinati i lavori da seguire. Occorreva innanzi tutto avere un'idea di un grande aeroporto (dobbiamo ricordarci che eravamo alla fine della guerra: l'Italia era ridotta allo zero, mentre gli altri volavano molto); bisognava conoscere le norme che potevano consigliare la scelta dei campi dove far sorgere una base aerea militare o un aeroporto civile; e, quindi, gli schemi principali di un aeroporto civile.

PRESIDENTE — Era una Commissione di studio ?

TESTE — Era incaricata del progetto, tanto vero che pochi mesi dopo le fu assegnato un ufficio tecnico all'esclusiva dipendenza della Presidenza. D'altra parte la denominazione che veniva usata in tutti i documenti ufficiali era questa: « Commissione incaricata della progettazione dell'aeroporto intercontinentale di Roma ». La Corte dei conti ed il Ministro stesso adoperavano quell'indirizzo.

PRESIDENTE — La Commissione non era un ufficio dello Stato; di essa facevano parte privati, rappresentanti di Ministeri, ma non si trasformava in un ufficio dello Stato. Era una Commissione nominata inizialmente con una lettera del Ministro Cingolani perché il decreto ministeriale è seguito nel maggio 1948. Comunque, il fatto che fosse una Commissione di studio non esclude che potesse fare anche uno schema di progetto. Però sembra evidente che dovesse riferire poi al Ministro o a chi di competenza sugli studi elaborati, tant'è che, come lei stesso ricorda nel promemoria, nell'agosto 1949 il Ministro Pacciardi stabilì che le attribuzioni della Commissione avevano carattere di studio e di consulenza. Evidentemente il Ministro Pacciardi non poteva trasformare i compiti con una semplice lettera; probabilmente intendeva richiamare la Commissione ai suoi veri compiti che erano di studio e di consulenza.

D'altra parte lei si pose il problema dei compiti ? Le finalità erano tre: scelta del terreno, progettazione ed esame del costo economico dell'opera, con l'individuazione dello eventuale modo di finanziamento dell'opera stessa. La Commissione aveva un potestà decisoria o doveva fare soltanto delle proposte al Ministro su questi tre aspetti ?

TESTE — La Commissione è nata per progettare, anche se poi presentava al Ministro il suo lavoro ! D'altra parte, il Ministro a chi si sarebbe dovuto rivolgere ? Ricordo che quando una volta ho detto in Commissione: « Cerchiamo di raggiungere l'unanimità; se non la raggiungiamo informiamo il Ministro », il generale Biani si alzò e disse: « Ma allora che cosa sottoponiamo a questo povero Ministro ? Se andiamo sempre da lui il progetto lo fa lui ! ». Allora fu deciso di fare in modo che si raggiungesse l'unanimità su tutte le questioni fondamentali. D'altra parte qual era l'ente superiore al quale potevamo rivolgerci ? Dobbiamo ricordarci che noi avevamo i mezzi – i venti milioni – che a noi parevano tanti, per fare ricerche di studio, per pagare ditte ecc.

PRESIDENTE — I venti milioni sono stati dati con decreto legislativo del Consiglio dei Ministri del maggio 1948 quando la Commissione aveva già scelto e aveva fatto il primo progetto di massima, che era stato già approvato dal Consiglio superiore.

TESTE — Non importava fare la scelta del terreno un anno prima o un anno dopo. Quel

che contava era scegliere il terreno più idoneo secondo i tecnici, secondo la Commissione. Ma avevamo i mezzi per chiedere la collaborazione di chicchesia. Noi potevamo scegliere collaboratori anche in Olanda, anche in America.

Io non sono preparato a questa domanda perché di indole burocratica e legale. Non so quali potessero essere i poteri di una Commissione così formata e nominata con una lettera. Ma mi riferisco a ciò che avveniva all'estero, dove tutti i grandi aeroporti civili sono stati oggetto di uno studio da parte di Commissioni, e quindi non so come potevamo fare diversamente.

PRESIDENTE — Lei ricorda i tre compiti fondamentali ?

TESTE — Li ricordo.

PRESIDENTE — Questi tre compiti erano collegati tra di loro ? In altre parole, lei pensa che si potesse scegliere un terreno senza fare un progetto di massima e che ai fini della collaborazione che il Ministro chiedeva, si potesse fare una cosa e l'altra senza vedere quanto il tutto poteva presuntivamente, come ordine di grandezza, costare ? Il Ministro che cosa chiedeva ? Chiedeva una collaborazione che si fondava su i tre elementi enunciati. Lei, che è stato il Presidente ed ha condotto i lavori, come ha interpretato questi compiti ? Come ha condotto i lavori su questo schema ?

TESTE — Prima avevo capito che lei volesse sapere che cosa poteva fare la Commissione che era stata nominata con la semplice lettera, sia pure del Ministro. Poi lei mi domanda i chiarimenti sui lavori. Bene: noi sappiamo innanzitutto che per un aeroporto è necessaria una pianura di almeno 4 chilometri per 4 e senza colline intorno: bastava questo per me. Poi lo schema delle piste bisognava farlo prima sulla carta, evitando che una pista sia orientata verso alture; poi occorre esaminare il fondo e cercare sul luogo la posizione delle piste, correggendole se necessario in base ai vari tipi di terreno. Data l'estensione della piana di Fiumicino, che era stata scelta, si vedeva subito che questo problema era perfettamente solubile. Si trattava di fare uno schema adatto per non sorvolare centri abitati e le alture più vicine (fino a tre chilometri intorno alle piste non dovrebbero esservi ostacoli sopraelevati di 45 metri).

Per tutti questi dati, che noi possedevamo già, entrambe le pianure di Fiumicino e di Casal Palocco rispondevano alle esigenze (molto meno quest'ultima località perché gli apparecchi obbligati a partire contro vento, si sarebbero trovati sopra Ostia dopo un chilometro e mezzo e allora Ostia non era lunga come oggi). Quindi il terreno poteva essere scelto ancora prima che il progetto fosse stato fatto.

PRESIDENTE — Quindi lei ritiene che quel terreno fosse idoneo a qualunque soluzione tecnica di aeroporto ?

TESTE — Per noi piloti, sì. Poi sono intervenuti i tecnici i quali ci hanno detto che potevamo essere sicuri perché non c'erano né caverne sotterranee, né marna, né torba. Noi abbiamo convenuto che uno schema poteva essere realizzato.

PRESIDENTE — La Commissione deliberò il 29 luglio 1947 la scelta del terreno; nell'aprile del 1948 il primo progetto di massima, che fu studiato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici...

TESTE — Il progetto che fu sottoposto alla Commissione era già stato preparato dal Demanio fin dal 1946.

PRESIDENTE — Qui bisogna mettersi d'accordo con il colonnello Toscani !

TESTE — L'ho visto, Toscani. Gli ho ricordato che è stato firmato da lui ! Le porterò il libretto.

PRESIDENTE — Lei dice che il progetto dell'aprile 1948, che fu mandato dal Ministro dell'aeronautica al Consiglio superiore dei lavori pubblici, non fu fatto dalla Commissione ?

TESTE — Non fu fatto dalla Commissione. Anzi io ero proprio quello che fu contro il progetto. Ero contrarissimo al progetto tanto più che quel progetto era nato come studio. Fu pubblicato il 7 o l'11 gennaio 1947 e firmato da Toscani e Panunzi.

PRESIDENTE — Ho sott'occhio il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici dove tra l'altro dice: « Per tutte queste considerazioni la Commissione suddetta Matricardi è stata unanime nel prescegliere la zona a sede del nuovo aeroporto di Roma »; e fa intendere che il progetto fosse della Commissione !

Poi dal verbale del 13 aprile 1948 risulta che il colonnello Toscani, su invito del generale Matricardi illustra alla Commissione lo studio di massima del nuovo aeroporto di Roma compilato dall'ufficio tecnico e che dovrà essere trasmesso per l'esame ed il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

TESTE — La Commissione non è mai entrata in merito in quanto Commissione. Noi abbiamo sentito ciò che ci hanno detto i rappresentanti dei vari enti interessati e poi abbiamo preso per buono – salvo gli adatta-

menti e le correzioni – il progetto già pubblicato. Beninteso, non quello di cui io le ho dato notizia e che le porterò per dimostrarle che questo aeroporto aveva già un predecessore nel 1946 fatto dagli stessi compilatori di quest'ultimo. In esso c'è il disegno di tre schemi di piste sulle tre località di Castel di Decima, Casal Palocco e Fiumicino: e questo nel 1946, epoca non sospetta. Del resto le ragioni per cui l'aeroporto doveva essere totalmente cambiato sono apparse dopo, a noi italiani !

PRESIDENTE — Quindi il progetto dell'aprile 1948 era ricalcato su un progetto elaborato precedentemente ?

TESTE — Adesso non saprei dire se sono proprio uguali. Forse può sorgere un equivoco su questo: siccome gli ufficiali che hanno fatto questo progetto sono stati alla dipendenza della Presidenza della Commissione per pochissimo periodo, può darsi che essi abbiano compilato il progetto delle piste nel periodo in cui sono stati alle dipendenze della Commissione o dopo: comunque sono sempre le stesse due persone: Panunzi e Toscani.

PRESIDENTE — Una di queste due persone poco fa ha detto che il progetto fu fatto nell'aprile del 1948 o poco prima, in sede di Commissione da un ufficio tecnico della Commissione e che secondo il Toscani non esisteva nessun progetto precedente.

TESTE — Ma sono sempre queste due persone ! Si tratta di vedere se lo hanno fatto quando erano alle dipendenze della Commissione, o prima o dopo. Aggiungo che i due ufficiali (membri della Commissione), sono progettisti sono stati sempre seduti agli stessi tavoli nella stanza della Direzione generale demanio e la Commissione non disponeva di alcun locale per i progetti. Detti ufficiali hanno fatto parte della Commissione solo per pochissimo tempo !

PRESIDENTE — Nel 1946 esisteva o no questo studio ?

TESTE — Nel 1946 c'erano studi dei tre aeroporti, ma non so se erano uguali o meno.

PRESIDENTE — Subito dopo aver insediato la Commissione, nella seduta del 10 febbraio 1947, lei nominò una Commissione osservando che il primo problema da porre allo studio era la scelta della località. Di tale Commissione furono nominati membri Frosini, Biani, Toscani, Panunzi, Finocchiaro Aprile e qualche altro. Questi signori le fecero delle relazioni ed il 21 luglio, dopo averne riassunto le conclusioni, lei propose la nomina di una Commissione composta da Biani, Panunzi ed altri, per riferire su alcuni argomenti. Approvata la nomina di questa Commissione, lei la pregò di far rapidamente le indagini, tanto che il 29 luglio avvenne la scelta. Dovrebbe darci qualche chiarimento.

TESTE — D'accordo.

PRESIDENTE — Lei ricorda se ricevette dal colonnello Toscani una lettera con la quale chiedeva di essere esonerato dall'incarico ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Lei ha questa lettera ?

TESTE — No, ma credo che sia nel carteggio. Comunque, era un sollievo per me. Circa lo studio del progetto della Direzione generale del Demanio nel 1946, ho portato con me questo piano.

PRESIDENTE — Piano relativo a che cosa ? Può dirmelo ?

TESTE — Certamente.

PRESIDENTE — Si tratta dello « Studio per l'aeroporto intercontinentale di Roma – Soluzioni proposte ». Ma non c'è data.

TESTE — È del gennaio 1947. Sono in sostanza previsioni per un aeroporto nelle due zone di Casal Palocco e Fiumicino.

PRESIDENTE — Si riferisce quindi a prima della costituzione della Commissione ?

TESTE — Sì, prima.

PRESIDENTE — Questo piano era allegato forse al progetto (antecedente alla Commissione) che aveva fatto il Demanio aeronautico ?

TESTE — Sì. Poiché il colonnello Toscani mi ha telefonato a casa parlandomi dell'opuscolo che aveva portato con sé ricordandomi che l'avevo firmato io, ho approfittato per chiedergli se veramente lo avevo messo agli arresti, visto che non era nelle mie facoltà farlo e lui mi ha risposto che l'ho punito nel periodo in cui sono stato richiamato in servizio. Mi sono subito preoccupato di consultare il documento del mio stato di servizio ed ho constatato, infatti, che mi avevano richiamato « in servizio temporaneo » dal 1° marzo 1948 al 30 aprile 1948 (richiamarono tre generali della posizione ausiliaria). In questo periodo di due mesi egli usò delle sgarberie nei miei confronti ed una volta andò via addirittura sbattendo la porta. Poi mi ha parlato anche di una lettera che avrei scritto io esprimendo scarsa fiducia sulla sua rettitudine. Gli ho manifestato la mia incredulità; infatti mi sembra strano che io abbia fatto questo. È una cosa importante e l'avrei ricordata.

PRESIDENTE — Queste sono cose accertabili attraverso i documenti, è quindi inutile soffermarvisi. Può dirci invece come ha inter-

pretato i compiti affidati alla Commissione dal Ministro Cingolani con la lettera del gennaio 1947 ? Erano, insomma, compiti di studio, di formulazione, di proposte o deliberativi ? La lettera del Ministro Cingolani dice ad un certo punto: « la Commissione, conclusa la fase di studi, elaborerà anche uno schema di progetto legislativo per la costituzione di un eventuale ente per la costruzione dell'Aeroporto di Fiumicino ». Era, in sostanza, una cosa ancora vaga se si scriveva: « conclusa la fase di studio ! ».

TESTE — Non ho la lettera.

PRESIDENTE — È agli atti.

TESTE — Ma la frase principale della lettera è un'altra, cioè « è incaricata della progettazione dell'Aeroporto ». Infatti a questo scopo furono dati alla Commissione venti milioni.

PRESIDENTE — Scusi generale, ma i venti milioni ai quali ella fa riferimento con tanta insistenza, vennero dopo, a circa un anno e mezzo di distanza dalla costituzione della Commissione; vale a dire quando questa aveva già compiuto due atti importantissimi, fondamentali: la scelta del terreno e l'invio di un progetto che era stato elaborato sì dal Demanio, ma che comunque era da attribuirsi alla Commissione che, come lei dice, aveva il compito di fare il progetto.

TESTE — Ma non potevano esserci dubbi sulla interpretazione della lettera. Essa dice chiaramente: « la Commissione è incaricata della progettazione ». Progettare un aeroporto è una cosa complessa. Quel che vede lì è la planimetria delle sole piste dell'aeroporto; sotto i tratti delle piste vi sono, dove due metri e mezzo, dove due metri e dove ottanta centimetri di sottofondo, di massicciata. Poi vi è tutto un altro complesso di cose che non appare dalla planimetria, come i fabbricati, i sistemi di illuminazione per i voli notturni e così via. Non si può progettare un aeroporto soltanto con tiralinee, con i disegni; rimanendo in ufficio non è possibile. Occorre andare sul posto per stabilire cosa bisogna fare per una pista lunga tre chilometri che forse si basa su sabbia ed anche su tratti di argilla.

Non capisco dove può esserci il dubbio. Per me l'italiano è chiaro. In questo caso si tratta di un Ministro che scrive ad un suo generale e gli dice di incaricarsi della progettazione di un aeroporto.

PRESIDENTE — Scusi, generale, ma io, consultando il suo pro-memoria, che ha confermato come suo, ho notato che lei si è posto il quesito che le ho prospettato. Infatti a pagina 8 del promemoria lei fa una cronologia degli avvenimenti scrivendo: « 17 agosto 1949-26 maggio 1951; il Ministro Pacciardi stabilì che « le attribuzioni della Commissione hanno carattere di studio e consulenza e che il suo presidente dipenderà, ecc. ». Quindi lei stesso dice che il Ministro Pacciardi stabilì che la Commissione avesse funzioni di studio e di consulenza. Questo mi sembra un punto fondamentale perché delimita i poteri nei quali la Commissione si poteva muovere.

La lettera continua dicendo: « la Commissione interministeriale per l'aeroporto intercontinentale di Roma conserverà le sue funzioni consultive e di collegamento »; quindi non vi è nemmeno, come lei dice, una innovazione restrittiva dei compiti iniziali.

TESTE — Non capisco; lei mi parla della lettera del Ministro Pacciardi (che lei stesso ha definito una « amputazione ») mentre stiamo parlando della lettera precedente che dice chiaramente « è incaricata della progettazione ! ».

PRESIDENTE — Va bene, doveva fare un progetto; ma come si arrivò alla scelta della zona di Fiumicino che è uno degli atti dei quali si occupò la Commissione da lei presieduta ?

TESTE — La quale ne è responsabile e se ne vanta.

PRESIDENTE — Lei sa bene che vi fu una serie di sedute iniziate, mi sembra, nel febbraio del 1947 e concluse, per questo aspetto, il 29 luglio 1947. Ricorda che ad un certo momento ci fu una presa di posizione da parte della Società Italcable ?

TESTE — Fu all'inizio. Ricordo che il rappresentante in seno alla Commissione del Ministero delle poste e telecomunicazioni, ingegnere Lensi, fece presente che se avessimo scelto la zona di Casal Palocco, i loro impianti sarebbero andati per aria, non potendo un aeroporto che ha una stazione trasmittente e ricevente per il servizio degli aerei, stare vicino ad una stazione trasmittente (quella dell'Italcable) dove vi sono, mi sembra, cento antenne. Insomma, se avessimo scelto Casal Palocco, sarebbero stati rovinati. Ma io non tenni assolutamente conto di questa loro preoccupazione, ben sapendo che l'aeroporto aveva esigenze molto più grandi e numerose delle loro. Per noi l'Italcable poteva trasferirsi indifferentemente altrove. Il nostro problema era molto più grosso di quello dell'Italcable. Per l'Italcable si trattava in sostanza di buttare per l'aria quello che aveva costruito per rifarlo in un altro posto.

PRESIDENTE — L'Italcable non aveva fatto nessun lavoro a Casal Palocco; non risulta che vi fosse questa selva di antenne. Aveva soltanto messo gli occhi su questa località.

TESTE — Aveva l'atterraggio dei cavi: ma ripeto, non si è tenuto conto dei loro problema. Vede, noi le cose di cui teniamo conto a seconda se positive o negative, le mettiamo, per così dire, all'attivo o al passivo. Avrà notato che l'argomento « Italcable » non appare in nessuna delle due voci. Infatti il passivo per Casal Palocco era rappresentato dal fatto che avremmo dato fastidio all'abitato; mentre a carico di Fiumicino come passivo vi era la minore viabilità già pronta per collegarsi con Roma.

PRESIDENTE — Dunque la richiesta dell'Italcable (che aveva a Casal Palocco l'atterraggio dei cavi), fu tenuta presente, ma non giocò un ruolo determinante ai fini della scelta del terreno. È esatto ?

TESTE — Sì. Comunque se avessimo trovato a Fiumicino la torba che c'era altrove, avremmo senz'altro scartato questo terreno.

PRESIDENTE — Faceva parte della Commissione l'ingegner Golinelli ? Lo conosce lei ?

TESTE — L'ho conosciuto tanti anni fa. Non faceva parte della Commissione.

PRESIDENTE — Sa se il Golinelli, che lei conosceva, si occupò, sia pure a titolo di consiglio, della situazione dell'Italcable ?

TESTE — Mai, mai. Onorevole Presidente, quello che sta scritto lì può considerarlo oro. Certamente non potevo sapere cosa facevano, né cosa avevano in mente i membri della Commissione (nei quali, peraltro, avevo la massima fiducia).

PRESIDENTE — Scritto dove, nel promemoria ?

TESTE — No, nei verbali; tutto quello che vi è scritto, è di una limpidezza assoluta. Oggi più che ieri possiamo dire che se avessimo fatto l'aeroporto a Casal Palocco, saremmo da impiccare. Ho preparato una figura da cui si vede chiaramente il perché avremmo fatto un errore costruendo lì l'aeroporto: ecco, vedano, è il più stretto possibile.

PRESIDENTE — Da questa figura risulta che la distanza della via del Mare alla Cristoforo Colombo non raggiunge quattro chilometri.

TESTE — C'è un solo punto di quattro chilometri e precisamente dove la ferrovia fa un'ansa per cui avremmo dovuto fare sottopassaggi da una parte all'altra. Il sottopassaggio, inoltre, deve essere relativo non alla pista soltanto, ma alle strisce, le quali, come si vede, sono due. È ammesso, infatti che, in caso di necessità, e ostruendosi la pista di volo, il traffico viene spostato sulla pista secondaria (detta pista di circolazione). Quindi, in quel caso, le esigenze della pista di volo sono trasferite alla pista secondaria, per cui il cavalcavia viene nell'ordine di lunghezza di 600 metri. Non solo, ma la cosa più importante è costituita dalla presenza di una ferrovia elettrica, la quale emette delle onde elettromagnetiche che sopraffanno degli impulsi delle apparecchiature di telecomunicazione e quelle per l'assistenza alle partenze ed atterraggi dei velivoli.

PRESIDENTE — Le sue osservazioni sono indubbiamente interessanti, ma non risultano dai nostri atti, né dal famoso questionario dei dodici-tredici punti. Si parla di acque, di venti, di colline, di collegamenti stradali, ma di questo, che pure sarebbe stato un argomento importante, non si fa cenno.

TESTE — C'è, c'è. Vede, per la tenuta di Palocco e Bonifica di Porto, la presenza di materiale torboso quasi affiorante richiederebbe delle strutture resistenti, idoneamente concepite, che ripartiscono i carichi su ampie superfici in maniera da ridurre la pressione specifica sul sottofondo a modesti valori annessi da tale natura del terreno.

Si dovrebbe così ricorrere a piastre armate idoneamente e direttamente adagiate sul terreno. Tale soluzione risulta però assai onerosa e di dubbio affidamento nei riguardi del comportamento del sottofondo, in dipendenza della sua stessa natura. Va inoltre considerato come l'aeroporto avrebbe costituito una grande limitazione allo sviluppo urbanistico del Lido di Roma, specie verso la pineta a causa delle conseguenti servitù aeronautiche. La saluberrima zona della pineta avrebbe subìto inoltre danni rilevanti ed irreparabili in conseguenza di un vasto disboscamento che sarebbe richiesto dalle esigenze di volo... e non solo di volo.

PRESIDENTE — Sta leggendo o commentando ? Questo del volo, mi sembra un commento !

TESTE — Le esigenze dei radar sono tali per cui deve essere tolto qualsiasi schermo, anche un pino, che può risultare tra l'aeroporto ed un aeroplano in volo molto basso. Comunque, qui nel verbale si continua dicendo che i centri di Acilia e del Lido di Roma diventerebbero zone di sorvolo e dovrebbero essere munite degli impianti radioelettrici per l'avvicinamento degli apparecchi. I lavori (di terra) non risulterebbero eccessivi, si ha però il grave inconveniente della presenza di uno stabilimento idrovoro al centro del sedime che renderebbe difficoltoso, se non impossi-

bile lo spostamento eventuale di taluni canali di bonifica che convergono (quelli delle acque basse) verso tale stabilimento, ovvero che da esso si dipartono (quello delle acque alte). Data la natura del terreno poco idoneo, le particolari condizioni in cui si sviluppano i canali di bonifica, nonché le limitazioni che all'opera verrebbero imposte dall'esistenza del Lido di Roma (di Acilia) si è venuti alla determinazione di scartare anche tale zona quale sedime dell'aeroporto intercontinentale di Roma.

Questa figura che stiamo esaminando, è stata preparata da me questi giorni. La pista è di 4 chilometri mentre in effetti allora la progettavamo di tre chilometri, sicché si è perduto un chilometro e cioè non ci entra più. Siccome era prevedibile allargare la pista fin da allora...

PRESIDENTE — Ma allora anche a Fiumicino e ad Acilia era prevista di tre chilometri.

TESTE — Era previsto per tutti.

PRESIDENTE — Lei deve comparare situazioni omogenee: a Fiumicino tre a Casal Palocco tre chilometri; che poi successivamente la si è fatta di quattro, è una valutazione postuma.

TESTE — Ma noi dovevamo prevedere l'allungamento delle piste in quanto v'era già da supporre la necessità di allungarla. L'apparecchio a reazione ha volato già durante la guerra e le sue esigenze erano note.

PRESIDENTE — Ciò che ha detto a proposito della strada e della ferrovia elettrica aveva un carattere risolutivo, e mi sembra strano che a noi non risulta. Le dirò che uno dei tecnici (ingegnere dei lavori pubblici facente parte della Commissione), al quale abbiamo rivolto questa domanda, ci ha detto che (mi rendo conto che è un apprezzamento come un altro) secondo lui le due zone erano equivalenti. Forse in una si potevano fare lavori maggiori e nell'altra minori, ma evidentemente anche questo teste non ricordava questo argomento risolutivo che lei ci ha prospettato.

TESTE — Egli però era dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Ma non si deve fare ora una valutazione con effetto retroattivo. Si riporti a quel momento e mi dica se nelle varie sedute della Commissione si è mai parlato di questo argomento che ha addotto oggi; argomento che non risulta dai verbali.

TESTE — I verbali non li ricordo. Comunque è certo che a noi dànno molto fastidio le strade ferrate, le linee elettriche vicino agli aeroporti, e lo dico alla luce della esperienza che ho in materia.

PRESIDENTE — In relazione alla scelta del terreno si rese necessario fare dei lavori di esplorazione, comparativi tra Casal Palocco e Bonifica di Porto (il che dimostra che Casal Palocco era considerata, quanto meno, una zona possibile da sfruttare). Poiché la Commissione, come lei ha detto, non aveva disponibilità finanziarie (si era ancora nel 1947, prima del luglio) i lavori vennero affidati alla società I.R.I.E.S. Sa dirci qualcosa al riguardo?

TESTE — No, perché il Demanio si interessò della cosa. Io, andando sul posto, ebbi modo soltanto di vedere come si svolgevano i lavori. Ho già parlato della macchina perforatrice e di quell'uomo che ad orecchio, riusciva a capire cosa si trovava nel sottosuolo. I lavori non furono nemmeno pagati da noi, almeno allora, non so poi se si è attinto in un secondo momento dai 20 milioni.

PRESIDENTE — La società I.R.I.E.S. fu designata proprio dall'Italcable la quale, se non ricordo male, scrisse il 19 maggio 1947 una lettera alla Commissione e al Ministero dicendo che, considerato che bisognava fare delle indagini tecniche a Casal Palocco e considerato anche che l'Italcable aveva necessità di procedere alla stessa indagine (il che dimostra che ancora doveva fare gli accertamenti per stabilire l'idoneità del suolo al fine di installare i suoi impianti) si offriva di farle lei per conto comune riservandosi poi di riferire sui risultati conseguiti. Visto che quegli accertamenti concorsero a determinare la scelta del terreno, è in grado lei di dirci qualcosa al riguardo?

TESTE — Ricordo solo che l'I.R.I.E.S. fece delle prospezioni geoelettriche, delle trivellazioni a Casal Palocco; ma quel che estraeva dal terreno, chi lo esaminava, se un ingegnere nostro o uno dell'Italcable, se i campioni furono portati per l'esame all'Università, non posso saperlo perché erano tutte cose non pertinenti al mio specifico campo. Io ero Presidente della Commissione e come sempre dovevo aver fiducia nei vari membri.

PRESIDENTE — Io le ho chiesto soltanto se era informato della cosa, se se ne interessò. È chiaro che se il terreno doveva essere scelto sulla base di questi accertamenti tecnici bisognava controllare se essi venivano condotti con criterio, in maniera tranquillante perché era una cosa importante. Si trattava di scegliere un suolo o un altro per costruirvi un aeroporto impegnando quattrini dello Stato! Lei, comunque, sostiene di sapere che l'I.R.I.E.S. fece dei lavori di indagine del

suolo, ma di non ricordare che era stata designata dall'Italcable. È così ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ricorda se per questi lavori fu fatta una gara esplorativa e se fu invitato un certo numero di ditte ?

TESTE — Ripeto che queste prospezioni non sono state fatte nell'ambito della Commissione; quindi non so nemmeno chi le abbia affidate all'I.R.I.E.S., se l'Italcable o il Ministero.

PRESIDENTE — Risulta che con lettera del 22 aprile 1947, mandata per conoscenza alla « Commissione per il progetto e la costruzione dell'aeroporto civile di Roma » del Ministero della difesa aeronautica (Direzione generale del Demanio) furono invitate varie ditte, come la Antonini, la Rada e la I.R.I.E.S. Dell'esito di questa gara è redatto verbale in data 9 maggio, a firma del tenente colonnello Panunzi, colonnello Toscani e del generale Borghetti, dal quale risulta vincitrice la ditta Antonini seguita dalla I.R.I.E.S. e dalla Rada. Lei, quindi, sia pure « per conoscenza », dovrebbe sapere qualcosa al riguardo.

TESTE — Mi piacerebbe avere conferma che esiste nel nostro protocollo questa lettera che, mi rendo conto, è importante, ma della quale non ho mai sentito parlare.

PRESIDENTE — Lei sostiene che la competenza, nel caso specifico, era della Direzione generale del Demanio. Ma mi sa dire come lavorava la Commissione che pure aveva il compito degli accertamenti per la scelta del suolo e così via ? Quali erano i suoi rapporti con gli altri uffici veramente ministeriali ?

TESTE — Tutti gli aeroporti di Italia (e credo anche quelli delle altre nazioni) sono costruiti a cura della Direzione del Demanio (Ministero aeronautica) compresi quelli civili, come ad esempio Linate. Ad un bel momento il Ministro Cingolani sente la necessità di costituire una Commissione per interessare gli altri Ministeri e così sorge la Commissione interministeriale. Ma la parte cosiddetta amministrativa, rimaneva appannaggio del Demanio. È chiaro che se non avevamo fondi a disposizione non potevamo pretendere che una ditta facesse dei lavori per noi. Le cose, nel periodo del maggio 1947 e prima, erano nebulose; noi non avevamo un soldo. Rimaneva la Direzione generale del Demanio. (Lei sa meglio di me che le Direzioni generali sono delle vere roccaforti nei ministeri; il Direttore generale dipende direttamente dal Ministro e firma per il Ministro in molte occasioni). Quindi, noi insinuati, per così dire, in mezzo a questa direzione generale, in mezzo a questo Ministero avevamo una vita strana. Fatto fondamentale rimaneva, comunque, la progettazione e lo studio dell'aeroporto. Soltanto dopo vi fu la erogazione di un fondo per il progetto, ma le somme, disposte in assemblea dalla Commissione, erano amministrate dalla Direzione generale del Demanio. Ecco l'unica cosa chiara e precisa: il fondo viene dato alla Commissione la quale in assemblea (e non partitamente) determina le spese che vengono poi effettuate dall'ufficio amministrativo della Direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Capisco la distanza di tempo, gli anni trascorsi, ma lei sta facendo sovrapposizione di tempi. I famosi venti milioni o meglio il relativo decreto legislativo, è del maggio 1947, e chissà poi quando saranno stati riscossi. I fatti ai quali ci riferiamo sono antecedenti a quella data ! La Commissione proprio nel 1947 e fino al maggio 1948 compie degli atti...

TESTE — Non ha speso un soldo.

PRESIDENTE — Ma la mia domanda è un'altra, generale, e cioè: quali erano i suoi rapporti con gli altri uffici ? Ai fini degli accertamenti, vi rimettevate senz'altro ai pareri, alle valutazioni fatte dalla Direzione generale del Demanio, oppure (ad esempio in ordine ai lavori della I.R.I.E.S) esplicavate una vostra funzione di controllo dato che vi dovevate assumere, in definitiva, la responsabilità di una scelta ? Come funzionava la Commissione ?

TESTE — Male !

PRESIDENTE — Come male ?

TESTE — Ma se lei mi chiude in questa strettoia !... Lei pretende che io abbia avuto sfiducia nei funzionari del Demanio.

PRESIDENTE — Io non pretendo niente.

TESTE — Ma se erano del mio Ministero ! Erano forse toccati dal fatto che il progetto era affidato ad una Commissione creata *ex novo* della quale faceva parte tanta gente, tanti esimi burocrati, tecnici di altri Ministeri. Ma il fatto è questo: che la nostra Commissione non ha avuto niente; aveva nel suo seno il Direttore generale del Demanio (ufficiale navigante) e due colonnelli ingegneri. Avevamo dunque in tutto due colonnelli ingegneri i quali davano disposizioni ai periti di preparare i vari calcoli. Comunque noi avevamo poi la possibilità di fare delle spese e anche di entrare in merito alle questioni tecniche perché il Direttore generale Borghetti, il tenente colonnello Panunzi ed il colonnello Toscani erano tutti e tre membri della Commissione e, teoricamente, avremmo potuto chie-

dere altri ingegneri e stipendiarli noi. Se ci avessero dato i locali, avremmo potuto sbarrare le nostre porte e dire: « qui si fa il progetto, nessuno entra ». Ma i capi di questo ufficio dovevano essere sempre del Demanio aeronautico, avendo il Demanio già una esperienza nel campo aeroportuale. Ho risposto a tono ?

PRESIDENTE — Passiamo ad un altro capitolo ! Sa dirmi come cessò dalla Presidenza, quali ne furono le cause ?

TESTE — È scritto ! Periodicamente arrivava alla Commissione una lettera (per la precisione quattro) di amputazione delle sue attribuzioni. L'ultima è addirittura umiliante; infatti diceva che la Commissione aveva funzione meramente consultiva e che « manterrà i collegamenti soltanto su richiesta della Direzione generale dell'aviazione civile. È proibito (anche se non è la parola esatta, il senso è questo) alla Commissione di conferire e mantenere collegamenti qualsiasi col Ministero dei lavori pubblici. Tutto il materiale che possiede la Commissione deve essere versato... ».

PRESIDENTE — Questa lettera è del 28 settembre 1948 ?

TESTE — No, del 26 maggio 1951; dopo, naturalmente, la Commissione si è spenta.

PRESIDENTE — Per avventura queste lettere non sono l'atto conclusivo di una situazione, come dire di attrito, di disagio, che si era determinata ?

TESTE — Erano lettere periodiche: la prima del 28 settembre 1948, la seconda del 17 agosto 1949, la terza del 26 maggio 1951, la quarta del 9 febbraio 1952. Ogni lettera sanciva una limitazione delle attribuzioni della Commissione: la prima si collegava alla questione delle prospezioni Panunzi; la seconda stabiliva il passagio di tutte le attribuzioni progettive al Demanio; la terza il passaggio di tali attribuzioni ad un ufficio che definisco strano (strano come la Commissione) perché è andato a finire alla Direzione generale dell'aviazione civile, la quale ha, per costituzione, due divisioni che non si interessano affatto di questioni tecniche demaniali, né di costruzione di aeroporti. Ciò nonostante essa ha avuto il compito di progettare, il 9 febbraio 1951, l'aeroporto. Più che ai rapporti fra la Commissione e le autorità, secondo il mio parere, tutto era dovuto alla opportunità, vista dai superiori, di cambiare le cose. Infatti, il progetto viene prima dato ad una Commissione, poi al Demanio, ed infine passa ad un ufficio strano, quello creato in seno alla Direzione generale dell'aviazione civile, la quale, come ho già detto, ha solo due divisioni che non si interessano di questioni aeroportuali.

PRESIDENTE — Lei che ha esperienza in questo campo, può dirmi, prima del 1951, prima della istituzione di questo ufficio che ha definito strano e prescindendo dalla Commissione, quale Direzione generale si è occupata di aeroporti ?

TESTE — Il Demanio.

PRESIDENTE — Sempre ? Fuori dall'episodio di Fiumicino, dico !

TESTE — Sempre il Demanio e per tutti gli aeroporti d'Italia compresi i civili, come quello di Linate.

PRESIDENTE — Come spiega lei che il compito di preparare questo progetto passa dalla Commissione al Demanio (inserendosi in tal modo nel solco della tradizione amministrativa) e poi dal Demanio aeronautico alla Direzione dell'aviazione civile, cosa secondo lei strana e secondo me per lo meno nuova ? Una spiegazione se la sarà pur data, lei che fu uno dei protagonisti di questa vicenda !

TESTE — Quali siano state le cause non lo potrei dire.

PRESIDENTE — C'era, per il passato, la Direzione generale dell'aviazione civile ?

TESTE — Sì, sono stato anch'io Direttore generale dell'aviazione civile.

PRESIDENTE — Durante la Presidenza della Commissione, o successivamente, ha avuto modo di parlare con l'attuale colonnello Amici, della questione dell'aeroporto di Fiumicino ?

TESTE — Pochissime volte. Vidi Amici nel 1950, mi pare (era capitano allora; tutti lo chiamano colonnello, ma è stato promosso a questo grado soltanto nel 1960-61, fu promosso capitano il 16 settembre del 1940 e maggiore il 4 febbraio 1951).

PRESIDENTE — Sa se ha avuto una certa parentesi movimentata ?

TESTE — Lo dirò. Si è presentato in servizio il 26 giugno del 1950, sicché in tredici anni, sette è stato fuori e sei in servizio e gli fu data carta bianca.

PRESIDENTE — Perché dice: « gli fu data carta bianca » ?

TESTE — Perché da quando venne lui cominciò ad apparire il rovesciamento di tutti i progetti. Ricordo che fui chiamato telegraficamente da Porto Venere il 7 agosto 1951, mi precipitai ed in ufficio ci riunimmo in quattro o cinque: il Direttore generale dell'aviazione civile, generale Pinna (Consigliere di Stato) io, il colonnello Toscani, il tenente colonnello Panunzi e l'Amici. Mi fecero trovare un elaborato grandissimo con tutti i di-

segni del nuovo schema di piste e con l'indicazione ove apporre le firme mia e degli altri inducendomi a firmare. Io mi rifiutai perché quello, a mio giudizio, non era un progetto. Un progetto di aeroporto deve essere previsto sul numero delle piste dell'aeroporto, cioè sulla base dello schema delle piste. Almeno lo schema ! che poi se ne costruisca una o due, è un'altra faccenda ! Lì, invece, c'erano due sole piste.

PRESIDENTE — Da chi fu elaborato questo progetto ?

TESTE — Questo progetto fu presentato a me in quella occasione; fui chiamato solo io come Presidente della Commissione (e non tutta la Commissione) e si parlò di questo. Per me era sbagliato e lo dissi chiaramente; ebbi la percezione immediata che era carico di errori.

PRESIDENTE — Ci vuol dire ancora qualcosa sui suoi incontri con il colonnello Amici ? Perché ha parlato di « carta bianca » ?

TESTE — Perché era lui che esponeva. Nei vari disegni, nei vari diagrammi del vento e della direzione delle piste c'è sempre la sua firma. Allora era già maggiore. Lei non lo ha visto il suo primo progetto ?

PRESIDENTE — Lei parla del progetto del 1951 ?

TESTE — Sì. Quello del 7 agosto 1951.

PRESIDENTE — La Commissione esisteva ancora ?

TESTE — Sì, esisteva ancora, ma praticamente non svolgeva più una vera attività.

PRESIDENTE — Risulta agli atti che in data 6 giugno 1947, cioè dopo due o tre mesi che la Commissione aveva cominciato i suoi lavori, lei fece un promemoria al Ministro della difesa in cui fra l'altro diceva: « la temporanea indisponibilità di fondi avrebbe costretto a rimandare l'esecuzione di tale indispensabile lavoro (cioè l'esame geologico) e pertanto l'amministrazione si è avvalsa di un'offerta della società Italcable di provvedere alla spese, avendo tale società grande ed immediato interesse di procedere alla installazione in quella delle due località in questione che non fosse prescelta quale sede dell'aeroporto ».

Da questa nota che è firmata proprio da lei, si vede che ella era già a conoscenza di questa offerta della Italcable e la perorava. Non solo, ma mi pare che nel promemoria sia affermata una cosa inesatta, perché non è rispondente al vero che tale società si sarebbe accontentata di quella delle due località che non fosse stata prescelta, perché l'Italcable aveva manifestato la sua intenzione di andare a Casal Palocco !

TESTE — Noi abbiamo visto che eseguivano i lavori: evidentemente qualcuno li aveva ordinati e qualcuno li avrà pagati.

PRESIDENTE — Ma il promemoria lo ha fatto lei e in esso dimostra chiaramente di conoscere la situazione ! Le sue affermazioni quindi contrastano con le risultanze agli atti. L'Italcable non si poteva accontentare, perché aveva già fatto la sua scelta; anzi, aveva addirittura acquistato !

TESTE — Parliamo di questo da parecchio tempo come se oggi si potesse discutere di una scelta fra Casal Palocco e Fiumicino ! Se ci avessero detto che l'Italcable non esisteva e che avremmo avuto, come non avevamo neppure un soldo, io non avrei fatto nemmeno le introspezioni ed il mio voto sarebbe stato per Fiumicino.

PRESIDENTE — Perché ?

TESTE — Lido di Ostia era una città già lunga due chilometri e la pista principale sarebbe stata parallela alla città e lontana soltanto un chilometro e mezzo. Tutti gli aeroplani, quando c'è il vento di ponente o levante, dovendo partire o atterrare sarebbero passati su Ostia. Bisogna ricordarsi che eravamo nel 1947, e non c'era un soldo. D'altra parte la mia nota parla di « amministrazione » sicché l'intesa era col Demanio. Possiamo anche dire che abbiamo accettato una elemosina. Se devo essere sotto inchiesta per questo ! D'altra parte, l'aeroporto sta bene dove sta ? Sì. Potrebbe stare a Casal Palocco ? No, un no grande, eterno ! Non dico no oggi dopo tanti anni cioè, a ragion veduta, ma il mio no è già di allora !

PRESIDENTE — La prego di considerare che se le rivolgiamo delle domande non è per capriccio, ma perché dobbiamo adempiere ad un compito che ci è stato commesso dal Parlamento in base ad una legge alla quale tutti abbiamo il dovere di prestare rispetto ed ossequio anche formale. Ora le dico quale è la mia impressione: rileggere questo atto nel quale lei, come Presidente della Commissione, con un promemoria informa il Ministro che la società s'era riservata di scegliere quella delle due zone che fosse stata lasciata libera dalla Commissione da lei presieduta, mentre dagli atti risulta accertato che l'Italcable aveva fatto richiesta di una determinata zona, è una cosa che mi impressiona e non credo che non possa non impressionare tutti i membri della Commissione. Lei può dare tutte le informazioni su Fiumicino, ma questo non c'entra con le indagini. Ciò non toglie che le informazioni da lei date non sono corrispondenti alle risultanze degli atti: pro-

babilmente lei era informato male, ma comunque lei informava il suo Ministro, in un promemoria, di una cosa non rispondente alla verità.

Ella in un primo tempo ha dichiarato che non ricordava quella lettera. Volevo farle rilevare che solitamente le lettere ministeriali recano sempre la sigla di chi è l'estensore della medesima e quindi vero responsabile della sua compilazione. La prego di tenere presente che questa lettera non reca al lato alcun segno che sia stata scritta da altro funzionario. Ciò significa che è sua personale e che non ha avuto nessuna collaborazione.

TESTE — La lettera è stata preparata dal Demanio !

PRESIDENTE — E lei si fa preparare le lettere dal Demanio e le firma senza che a lato vi sia l'indicazione di chi le ha scritte ?

TESTE — Si è fatto sempre così.

PRESIDENTE — Lei ci ha fatto capire, e lo ha detto anche poco fa, che la zona di Fiumicino era incontrovertibilmente la più idonea e cioè era un problema che non si discuteva. L'aeroporto doveva essere fatto là, e i fatti hanno dimostrato che là doveva andare. Però dagli atti e dai verbali della Commissione risulta che c'è stato un travaglio, che cioè su questa alternativa fra Casal Palocco e Fiumicino sono state fatte indagini comparative; ad un momento lei stesso disse qualche cosa che mostrava che non era un fatto pacifico; altrimenti quale fine avrebbe avuto la discussione ? Comunque, in un promemoria per il Ministro, da lei firmato e che reca a matita la data del 9 agosto 1947, dopo aver scartato la zona di Castel di Decima perché eccessivamente movimentata, troppo ristretta e troppo prossima a notevoli alture, consiglia di fare sondaggi per le altre due zone che offrivano « ambedue ottimi requisiti e pressoché uguali per l'installazione dell'aeroporto ».

TESTE — Si tratta di sopralluoghi di superfici di 64 chilometri quadrati !

PRESIDENTE — Comunque dallo stesso promemoria risulta che la Commissione perciò deliberò all'unanimità l'esclusione di Castel di Decima e di fare ulteriori esami sulle due zone rimaste. Infine, nella seduta del 21 luglio 1947 la Commissione in possesso di relazioni particolari fatte dagli esperti e dai risultati dei sondaggi, votò di massima la scelta della zona di Bonifica di Porto. Senonché alla Commissione parve opportuno che un più ristretto comitato esaminasse minutamente ogni estratto della questione e ne riferisse con una relazione in cui i vantaggi e gli svantaggi delle due zone venissero accuratamente soppesati e bilanciati. Nella seduta del 29 maggio, poi, la Commissione ritenne di scegliere la zona di Bonifica di Porto. Ora innanzitutto c'è da rilevare che mancano gli argomenti riassunti nell'elaborato che lei ci ha presentato e si dimostra che ci fu questo travaglio, questa comparazione, tanto che otto giorni prima di deliberare, cioè il 21 luglio, si fa ancora una relazione riassuntiva e si conviene sulla opportunità di pensarci meglio. È lei stesso che dice che quei due terreni offrivano ottimi requisiti ed erano pressoché uguali per l'installazione dell'aeroporto !

TESTE — Un esame può durare sette ore o settanta o settecento. Si comincia con le impressioni, ma poi si fanno gli esami, ora mi pare che sia un vanto della Commissione quello di aver soppesato tutto. Quando è stata sollevata l'obiezione circa il passaggio su Ostia, avremmo potuto dire: « che ce ne importa ? » Lo stesso per la questione dell'idrovora nel centro del campo; lo stesso per la pineta. Invece abbiamo voluto esaminare tutto ed abbiamo eseguito con coscienza gli ordini che c'erano stati dati.

PRESIDENTE — Quali ordini ?

TESTE — L'ordine era di cercare la zona più idonea. E abbiamo fatto tutto con coscienza. Come aviatore militare incancrenito avrei potuto anche infischiarmi della pineta e pensare solo a quell'immensa piana ! Ma ho voluto un esame più approfondito ed in qualità di presidente ho ripartito i vari compiti fra i membri della Commissione e così siamo arrivati alla determinazione unanime che una zona era preferibile all'altra. Se noi avessimo detto anche che Castel di Decima o Casal Palocco erano zone bellissime, si trattava sempre del primo esame ! I nostri problemi non sono tutti di indole vistosa, come quello, per esempio, che le alture non possono superare i 45 metri alla distanza di tre chilometri. In quelle vaste ondulazioni del terreno come si fa a vedere che un'altura è di 45 o di 48 metri ? L'esame è stato perciò necessario. Può essere che sia stata una ingenuità, un entusiasmo, un po' di leggerezza se vuole, non vedere subito quello che vedo oggi e che vediamo tutti, che l'aeroporto sarebbe stato possibile così; ma allora ci siamo riusciti solo attraverso un esame tecnico e sereno. Pensi che in America hanno scavato fino a 15 metri perché sapevano che a quella profondità si trovava la torba, e dovevano toglierla ! Ciò significa che la torba deve assolutamente essere tolta.

PRESIDENTE — Ma io le ho letto questa lettera per farle rilevare la contraddizione nella quale lei era caduto all'inizio quando ci ha

presentato quel suo elaborato dicendo che non poteva nemmeno essere messa in discussione la scelta di Fiumicino, che era impossibile pensare a Casal Palocco, perché c'era la via Cristoforo Colombo, c'era la ferrovia; e fino al 21 luglio, in una lettera, lei definiva le due zone ottime ed uguali.

TESTE — Il 21 luglio di 14 anni fa ! Ma lo schizzo l'ho fatto adesso.

PRESIDENTE — Allora diciamo che le cose che lei ha affermato sono sulla base di ciò che è successo.

TESTE — Oggi ci saremmo resi conto dell'errore commesso. La pista ora è lunga 4 chilometri !

PRESIDENTE — Quale giudizio ella ha dato di quell'intervento dell'ingegnere Lenzi, uno dei giudici che doveva scegliere il suolo, per sostenere i diritti o la buona tesi dell'Italcable ? Come lei stesso ha ricordato l'ingegnere Lensi, rappresentante del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, prospettò il punto di vista e la richiesta dell'Italcable. Come lei valutò questo intervento ? Lo accettò senz'altro ? Lo valutò criticamente sia come presidente, sia come membro della Commissione ? Lo sottopose ad un esame o lo prese per buono per il fatto che veniva dal rappresentante di un Ministero ?

TESTE — Mi pare che c'era una lettera del Ministro in cui si pregava di tener conto di quelle esigenze. Ma si trattava di una pallina rispetto ad una corazzata. L'aeroporto era una corazzata che doveva camminare.

PRESIDENTE — Come la Commissione ha avvertito l'intervento del direttore dell'Italcable mediante quelle due lettere dirette al Ministero, l'una nella quale diceva che voleva costruire e una seconda con la quale dava una specie di *ultimatum* affermando che era arrivato il materiale e che non potevano perdere tempo ? Le ha interpretate come una forma di pressione ?

TESTE — Non ce ne importava niente. Era irrilevante. Cosa poteva fare di fronte ad un'opera così imponente !

PRESIDENTE — Come spiega che tra gli elementi che furono sottoposti al tecnico americano Tucker non fu compreso quello rappresentato dalla possibilità del futuro allungamento delle piste, che è poi l'elemento in base al quale, *ex post*, lei valuta ?

TESTE — Personalmente, questo Mister Tucker per me non era una cima, non era un grande esperto; non so nemmeno quale passato avesse avuto nell'esercito o nell'aviazione americana. È stato mandato lì come esperto, non so se dal Gabinetto della difesa o da chi. Si vedeva che aveva fatto la vita dell'aviatore, perché aveva una certa maniera di esprimersi ed una certa chiarezza di idee. Ma le affermazioni, le perizie, gli studi del Tucker non avevano importanza. L'avrebbero avuta se fossero state in contrasto con le altre dei nostri tecnici, ma erano uguali; egli ha sempre confermato i rilievi dei nostri tecnici.

PRESIDENTE — Ma dal carteggio risulta che proprio lei gli ha dato qualche incarico specifico !

TESTE — Ormai lo avevamo lì come esperto ! D'altra parte credo che questo Tucker abbia preso l'imbeccata proprio dai tecnici della nostra Commissione. Non ha mai preso la parola per dire qualche cosa di originale. Lo hanno mandato da noi, lo pagavano profumatamente e naturalmente non potevamo zittirlo. Oltretutto parlava in americano.

PRESIDENTE — Chi lo pagava ?

TESTE — Non lo so. Certamente non noi. Ad ogni modo io parlo dello stipendio.

PRESIDENTE — Faceva parte della Commissione alleata ?

TESTE — Non lo so. Era un esperto ex militare.

PRESIDENTE — In base a quale elemento dice che lo pagavano profumatamente ?

TESTE — Per sentito dire. D'altra parte era in Italia per fare solo quello.

PRESIDENTE — Nella seduta del 21 luglio 1947 ai fini di fare una migliore indagine, fu nominato un Comitato tecnico composto di alcuni ingegneri ed altri tecnici ai quali fu sottoposto un questionario riguardante dodici argomenti; fra questi non era inclusa la questione dell'approvvigionamento idrico delle due zone.

Nella relazione fatta dal Comitato tecnico, che poi fu discussa nella seduta del 29 luglio, compare anche un esame in ordine a questo approvvigionamento idrico, nel quale viene data la preferenza a Fiumicino rispetto a Casal Palocco motivandola con la possibilità di reperire l'acqua dal costruendo acquedotto del Peschiera. Ricorda qualche cosa ?

TESTE — Forse è stata una lacuna da parte della Presidenza o da parte della Commissione che tra i problemi da esaminare non sia stata inserita la questione dell'approvvigionamento idrico, ma penso che questa lacuna sia stata originata dal fatto che vicino ad entrambe le zone vi sono dei paesi serviti da acquedotto. Credo veramente che si tratti di una lacuna nell'elenco dei quesiti, tanto più che poi qualcuno l'ha notata.

PRESIDENTE — Comunque non fu dato l'incarico.

TESTE — No.

PRESIDENTE — Ma era un elemento utile, necessario ?

TESTE — Un aeroporto consuma acqua, ma non acqua potabile e in grande misura.

PRESIDENTE — Lei sa se successivamente in base a quei fatti, questo approvvigionamento idrico della zona di Fiumicino, si è rivelato soddisfacente ?

TESTE — Non lo so, perché abbiamo smesso di occuparcene dal 1952. Da allora io ho seguito la vicenda solo attraverso i giornali.

PRESIDENTE — Come spiega che in un verbale, mentre relaziona, dice: « si vedrà che le impressioni pessimistiche che hanno avuto alcuni elementi della Commissione saranno smentite dalla realtà ? Che cosa erano questi pessimismi se c'era stata già una scelta unanime del terreno ?

Dal verbale del 19 gennaio 1949, quindi successivo alla seduta del 29 luglio 1947 in cui fu deliberata all'unanimità la scelta del terreno, risulta che alcuni componenti della Commissione mossero delle riserve, delle preoccupazioni in ordine alla scelta di Fiumicino che lei definisce pessimistiche. Ricorda se queste affermazioni furono fatte in quella seduta ed a chi devono attribuirsi quelle riserve ? Si era ormai già in fase di progetto ?

TESTE — Noi abbiamo fatto le introspezioni nei terreni. La superficie da noi presa in esame era di circa 16 chilometri quadrati. In questi sedici chilometri quadrati i geotecnici ci hanno detto dove c'era la sabbia, dove c'era l'argilla e dove c'era la torba; ma nessuno poteva giurare su una determinata osservazione. Essi hanno escluso che, dato il tipo di terreno, si potessero trovare grandi masse di torba. Il tecnico pur facendo 12-15 prospezioni per ettaro, non può arrivare ad un dato preciso e alla sicurezza matematica. Quindi ci furono dei pessimisti i quali vollero prevedere che avremmo trovato della torba in qualche punto.

PRESIDENTE — Voi sceglieste in un primo tempo un terreno dell'estensione di circa 2000 ettari, poi passaste all'individuazione di una estensione minore e in definitiva l'aeroporto è risultato di poco più di 1000 ettari. Come spiega questa notevole varietà, che va da circa 2000 a circa 1000 ettari ? Era in relazione al numero delle piste ?

TESTE — Il vecchio progetto era su sei piste. Guardando *grosso modo* il terreno per un aeroporto di sei piste, si rileva un nucleo grande centrale e poi delle piste a raggera. I tecnici, facendo i calcoli si sono chiesti quanto terreno dovevano espropriare: se solo la striscia o 500 metri in più per parte. Hanno fatto il calcolo e ricordo che il primo, per sei piste, era di 1.100 ettari. Che poi ci siano state delle varianti, io non so.

PRESIDENTE — Non sentivano, il Presidente e gli altri membri della Commissione, l'assurdo di affidare le indagini sulla bontà del terreno ad una società di fiducia dell'altra società che voleva costruire su Casal Palocco ?

TESTE — Questi problemi tecnici sono affidati agli ufficiali appartenenti ad una direzione generale, i quali hanno tutti i mezzi per tradizione ormai semisecolare di controllare. Che cosa posso dire io ? Quando mi sono accorto che le cose andavano male, sono intervenuto con la Ferrobeton.

PRESIDENTE — Perché la società Antonini, vincitrice dell'asta, non ha fatto i lavori, e perché la Commissione non ha insistito perché li facesse ?

TESTE — Non ho mai sentito parlare della ditta Antonini.

PRESIDENTE — Il generale ha detto in un determinato momento che il capitano Amici aveva carta bianca. È evidente che l'espressione non è stata felice, ma comunque aveva grandi poteri; sa indicarci perché avevano dato questi poteri ad un capitano e non ad un colonnello o ad un generale ?

TESTE — La mia infelice espressione « carta bianca » resta sempre, ma vuol riferirsi al progetto tecnico.

PRESIDENTE — Come spiega lei che, in un organismo militare in cui la gerarchia ha l'importanza che tutti sappiamo, sia stato affidato il compito della progettazione soltanto ad un capitano ? E che, potrei soggiungere, usciva, per giunta, da una certa vicenda ? Come lo spiega lei ? Non c'erano superiori dell'Amici ? Lei ha detto che c'erano due divisioni in quella Direzione generale.

TESTE — Fu costituito un apposito ufficio progetti retto da questo ufficiale poi diventato maggiore. Io non lo avevo mai visto, non lo conoscevo.

PRESIDENTE — Lei dice che si costituisce questo ufficio progetti proprio per l'aeroporto di Roma. Come spiega che a capo di questo ufficio si mette l'Amici ? Per la sua competenza ? Non c'erano degli ufficiali di grado superiore ? Perché non si è messo il Toscani che già si era occupato della questione od il Panunzi ? Non c'era un generale ?

TESTE — A questa domanda non posso rispondere che come avrebbe risposto ciascuno di loro: una gran meraviglia. Anzi, tanto il

l'oscani che il Panunzi hanno firmato il nuovo progetto preparato dal capo dell'ufficio progetti, maggiore Amici. Io non posso saperne niente.

PRESIDENTE — Ma l'Amici era veramente il capo di questo ufficio?

TESTE — Si firmava capo dell'ufficio progetti.

PRESIDENTE — Può raccontarci la storia precedente alla sua nomina a presidente della Commissione? Ha avuto rapporti con il Ministro, ne ha parlato con altre personalità? Vorrei sapere se la nomina le è venuta senza che ne sapesse niente o se ne aveva discusso con qualcuno ed eventualmente con chi; e come sono stati scelti i suoi collaboratori.

TESTE — Non credo di aver conosciuto prima il Ministro Cingolani. Non ricordo, credo di non averlo mai visto in precedenza. Un giorno si doveva nominare un rappresentante dell'Aviazione italiana all'I.C.A.O., a Montrel; e mi fu chiesto se ci sarei andato volentieri. Non ricordo bene da chi, ma penso da qualcuno del Ministero. Poi non se ne parlò più. Improvvisamente, poi, qualcuno mi telefonò e mi disse che doveva essere nominata una Commissione e che probabilmente ne sarei stato il Presidente. Mi chiese se ciò mi sarebbe piaciuto ed io risposi: « moltissimo ». Io sono stato sempre nei reparti di apparecchi pesanti; conoscevo perfettamente ed a fondo le necessità di volo degli aeroplani più esigenti; ho fatto studi per gli impianti di volo notturno delle basi già costruite e delle basi segrete. Non ricordo con esattezza chi mi fece la telefonata: forse qualcuno del Gabinetto o qualche ufficiale a me affezionato.

PRESIDENTE — Quindi, prima della sua nomina, ella non aveva avuto nessun rapporto con nessun tipo di autorità, né civile, né militare, per cui si fosse parlato dell'argomento dell'aeroporto di Roma?

TESTE — Esatto. Anzi, al di fuori dei membri del Ministero dell'Aeronautica, non conoscevo nessuno dei membri della Commissione.

PRESIDENTE — Non ha collaborato a costituire la Commissione?

TESTE — No. Ed anche i contatti, per quanto cordialissimi con i membri della Commissione, sono stati limitati ai doveri delle riunioni.

PRESIDENTE — Alcuni testi hanno espresso l'idea che in seno alla Commissione da lei presieduta ci fosse già quello che definirono un orientamento in favore del terreno di Fiumicino, da parte dei tecnici militari della Aeronautica; tanto che hanno dichiarato dinanzi a noi che gli accertamenti che allora si chiedevano erano soltanto diretti al fine di vedere se ci fossero ostacoli tali da impedire quella scelta verso la quale c'era già quell'orientamento. Vorrei sapere proprio il suo orientamento personale sulla scelta prima che si iniziassero le indagini.

TESTE — Il mio orientamento ha un valore effettivo, perché dal febbraio all'8 settembre 1943 ho comandato i servizi aerei speciali e quindi mi sono dovuto occupare del decentramento degli apparecchi nei vari aeroporti vicino a Roma, a causa dei bombardamenti. Ora, a questo che lei mi chiede, dovrei dare risposta negativa, perché ci può essere qualcosa di meglio. Basta osservare la carta al 50.000. Quando si pensi che Ciampino era già proibitiva a causa di Monte Cavo, quando un'altura non può superare i 45 metri a 3 chilometri dalla pista, lei comprende che è difficilissimo trovare un aeroporto.

PRESIDENZA — Insomma c'era in lei questo orientamento sulla base della sua esperienza?

TESTE — Ognuno di noi ha una carta topografica a disposizione; e siccome abbiamo bisogno di decine di chilometri quadrati di pianura, non c'è che un mezzo: guardare la carta.

PRESIDENTE — Ha avuto occasione di manifestare a qualcuno il suo orientamento prima della costituzione della Commissione?

TESTE — Io ho trovato tutto orientato. C'è quello studio del 1946 che passa in rassegna tutti gli aeroporti.

PRESIDENTE — Noto che accanto a Fiumicino c'era fin da allora, l'aeroporto di Pratica di Mare; studiò la Commissione le conseguenze che potevano scaturire dalla vicinanza di quest'altro aeroporto?

TESTE — Sì, anzi ne feci oggetto di conversazione con le autorità responsabili: Demanio, segretario generale e capo di stato maggiore.

PRESIDENTE — Nella seduta del 21 luglio 1947 si diede incarico ad un comitato di esperti (Florio, Ferrari, ecc.) di rivalutare comparativamente le caratteristiche dei due terreni per la scelta definitiva e si fissarono quei famosi dodici punti da esaminare. Come mai per un esame così vasto fu dato un termine breve? Anche se si fosse trattato soltanto rivalutare dati già acquisiti (ma che richiedevano evidentemente una rimeditazione, perché diversamente sarebbe stato inutile affidare questo incarico) il termine posto risulterebbe breve.

TESTE — Non era un esame, bensì il coordinamento degli esami fatti. Si sono avute due fasi: la prima rappresentata dall'asse-

gnazione dei compiti ai vari membri della Commissione secondo le loro specializzazioni; la seconda (dopo un periodo di tempo scelto da loro stessi per portare a termine il compito loro affidato) per il confronto tra le varie selezioni. Si è trattato quindi di lavoro più di ufficio, che di concetto.

PRESIDENTE — Il comitato fu incaricato per questo lavoro in seguito a riserve e preoccupazioni manifestate da un membro autorevole della Commissione quale il generale Biani. Evidentemente non si trattava soltanto, come lei sostiene, di ricucire queste relazioni.

TESTE — Riserve su che cosa ?

PRESIDENTE — Il generale Biani parte dalle osservazioni che dalla relazione sulle conclusioni relative alle due zone risulta che la zona di bonifica di Porto è sfavorevole nei confronti di quella di Ostia, ma che tale disfavore è superabile mediante i lavori da eseguire. Poiché d'altra parte la zona di Ostia risulta richiedere un maggior costo per la costruzione delle piste, il generale Biani ritiene opportuno assumere più precise informazioni presso il Ministero dei trasporti circa i costi dei collegamenti ferroviari per la zona di Bonifica di Porto e quelli per migliorare la costruzione delle piste in modo da poter giudicare con esattezza, quale dei due oneri sia più gravoso. Aggiunge il generale Biani che sarebbe opportuno tenere presente anche il piano regolatore di Roma e della sua tendenza di espansione verso il mare. Si pervenne dunque così alla nomina del comitato. Ci sa dire come lavorò ?

TESTE — Un comitato di una diligenza eccezionale è stato quello dei collegamenti stradali presieduto in genere dal generale Biani. Successivamente vi ha preso parte anche il generale di squadra Briganti, ma i due esperti principali erano l'ingegner Ferrari della Provincia e l'ingegner Florio del Comune, oltre i loro collaboratori. Essi conoscevano metro per metro le strade comunali e provinciali, e si espressero a favore della soluzione Fiumicino: dal punto di vista delle costruzioni stradali sarebbe stato conveniente far sorgere l'aeroporto a Casal Palocco.

PRESIDENTE — Come mai per un lavoro di una certa mole, una comparazione fra le due zone, furono dati soltanto otto giorni di tempo ?

TESTE — I contatti dovevano essere presi con la provincia ed il comune.

PRESIDENTE — Che c'entra il Comune ! Si presume che il Comune fosse a conoscenza della espansione urbanistica di Roma, ma non certo del prolungamento delle piste.

TESTE — Il generale Biani era l'unico della Provincia !

PRESIDENTE — Il 10 aprile 1948 ella scrive al direttore generale del Demanio perché venga sostituito il colonnello Toscani motivando naturalmente la richiesta. Ad un certo punto della lettera lei scrive: « Una grave leggerezza è stata commessa dall'Ufficio tecnico sottoponendo nello scorso dicembre alla consulenza di una ventina di tecnici militari e civili, cinque proposte di soluzione del raggruppamento piste, orientate secondo direzione che un più attento esame dei venti ha dimostrato errata. Conseguentemente è risultato quasi inutile l'apporto della collaborazione offerta dalle persone consultate ».

Potrebbe dire qualcosa di più preciso riguardo i 20 tecnici civili e militari cui allude in questa lettera ? Circa l'inutilità della loro collaborazione ? Chi erano ?

TESTE — Non riesco a precisare ora la questione dei venti. Io mandai la rosa dei venti.

PRESIDENTE — Non è dei venti che sto parlando. Questa lettera, generale, è un documento importante !

TESTE — È importante come documento, ma il contenuto della lettera era cosa già scontata.

PRESIDENTE — Ieri disse che non ricordava di averla scritta.

TESTE — Dissi che se l'avevo scritta, l'avevo mandata al direttore generale.

PRESIDENTE — A noi interessa il contenuto non il destinatario.

TESTE — Non avevo più fiducia nel colonnello Toscani perché non mostrava di voler collaborare.

PRESIDENTE — Lei, come Presidente della commissione, aveva due collaboratori, il colonnello Toscani ed il tenente colonnello Panunzi. Ad un certo momento si determina una situazione di contrasto; prima con il colonnello Toscani e lei trasferisce la fiducia nel Panunzi e poi un contrasto con il Panunzi. Venti o non venti si trattavano questioni nelle quali ognuno poteva avere la sua opinione. Mi rendo conto del valore che ha la gerarchia militare, ma se a far parte di una Commissione tecnica vengono chiamati un generale ed un capitano, quest'ultimo ha il dovere di esprimere la sua opinione anche se è in contrasto con quelle del generale, diversamente diventa inutile interpellarla. Ora si potrebbe avere l'impressione da questa successione di contrasti (prima col Toscani e poi col Panunzi) che ogni qualvolta si determina una

diversità di opinioni, si eliminano questi collaboratori. Come lo spiega ?

TESTE — Non conoscevo gli ufficiali, sicché non potevo avere preconcetti. Lei ha parlato di collaboratori; come membri della Commissione erano sì i miei collaboratori, ma dipendevano, come ufficiali addetti all'ufficio progetti, esclusivamente dalla Presidenza della commissione. Se ho avuto delle discussioni con loro queste non sono state di natura tecnica, ma, per così dire, disciplinare nel senso che io pretendevo portassero a compimento quel che dovevano fare. Non mi opponevo alle varie opinioni, ai calcoli (nei quali ovviamente non potevo interferire) ma chiedevo che si fossero fatti questi calcoli !

Essi invece rispondevano sempre con un: domani, domani !

PRESIDENTE — Lei risponde, dunque, che non ci furono contrasti di natura tecnica, ma contrasti determinati da un certo atteggiamento negligente e poco diligente degli ufficiali.

TESTE — Quando ho preso provvedimenti a carico loro, non li ho considerati membri della Commissione, ma dipendenti della Presidenza della commissione.

PRESIDENTE — Ma la ventina di persone a cui allude nella lettera del 10 aprile 1948 quali erano ?

TESTE — Se permette rileggo la lettera.

PRESIDENTE — Ella indica il Panunzi come successore del Toscani. Come mai, quando si accorge il 21 luglio 1948 della storia della Ferrobeton non ha scritto una lettera per fare sostituire anche Panunzi ?

TESTE — Ne avrò scritte quattro o cinque ! Vi sono state anche tre inchieste: la prima non ricordo da chi fu eseguita; la seconda dal generale di squadra Biffi che oggi è a Milano; e la terza dal generale di squadra aerea Lanzapane. Tutte e tre a carico del tenente colonnello Panunzi. Poiché io non potevo prendere provvedimenti, ho ritenuto opportuno scrivere affinché li prendessero altri.

PRESIDENTE — In seguito a tutto ciò, cosa è avvenuto nei confronti di Panunzi ?

TESTE — Che io sappia non è avvenuto niente. So che fu mandato a Milano quale Direttore generale del Demanio della I zona aerea.

PRESIDENTE — Ai nostri atti non risultano le lettere cui lei fa riferimento. Chiederò pertanto al Ministero perché non le hanno inviate.

TESTE — Ho fatto una raccolta di tutte le stranezze e novità accadute durante questo periodo, e, per quanto riguarda Panunzi, ho mandato le relative pratiche a tutte le autorità, compreso il Comandante generale dei Carabinieri.

PRESIDENTE — Noi non le abbiamo.

TESTE — Allora c'è qualcosa ! Ricordo che, parlando nel febbraio di quest'anno con S. E. il Ministro Andreotti, gli dissi che, se desiderava esaminare la questione, non avrebbe perduto più di dieci giorni, avvalendosi naturalmente della collaborazione di una persona fidata, seria, tranquilla, fuori dall'ambiente. Il Ministro approvò il mio consiglio e mi fece un nome sul quale però non mi mostrai consenziente trattandosi di una persona che era al Gabinetto dell'Aeronautica da quindici anni e poteva avere pertanto idee preconcette.

PRESIDENTE — Era forse ...?

TESTE — No, un civile.

PRESIDENTE — Cosa doveva fare questa persona ?

TESTE — Bisognava affidargli tutte le carte, a cominciare da questa raccolta che io chiamo *bouquet*. Il Ministro Andreotti, dunque, mi fece poi il nome del generale De Martino. Gli risposi che, benché lo conoscessi poco, pensavo potesse andar bene dato che non occorreva, per questo lavoro, essere né un costruttore, né appartenere all'Aeronautica: bastava del buon senso ed onestà.

PRESIDENTE — Abbiamo la relazione di De Martino ?

TESTE — Quando De Martino mi ha chiamato aveva in mano un fascicolo fotografato, piccolo così. Credevo che di fotocopie ce ne fossero a centinaia !

PRESIDENTE — Ce la può lasciare ?

TESTE — Sì. Guardi che i numeri si riferiscono alla pezza di appoggio. Le leggerò qualcosa: c'è un numero che indica le norme di quel che si sarebbe dovuto fare e poi, accanto, quello che è accaduto. « Nel marzo 1947 veniva posto alle dirette dipendenze della Presidenza della Commissione un ufficio tecnico composto da due ufficiali superiori ingegneri della Direzione del Demanio ed altro personale per la elaborazione dei progetti ». Ecco quel che si è fatto: « Dopo alcune poco onorevoli vicende relative all'operato di uno degli ufficiali superiori, il Segretario generale, anziché adottare i provvedimenti del caso, decise di togliere l'ufficio tecnico dalla dipendenza della Commissione interministeriale, affidandone le attribuzioni alla Direzione generale del Demanio. A carico dell'ufficiale superiore furono espletate tre inchieste che si conclusero con l'affermare le sue colpevolezze ». Il nome del primo non lo

ricordo; il secondo è il generale di squadra aerea Biffi che risiede a Milano.

PRESIDENTE — Il generale è rimasto sorpreso e indignato perché alla Commissione non risulta il materiale che è menzionato in quel documento che ci ha consegnato, ragion per cui ha detto testualmente: « Allora qui c'è qualcosa ». Che cosa intendeva dire ?

TESTE — Non avevano nemmeno le copie dei verbali ! Noi abbiamo mandati i verbali a tutti e poi non si sono trovati. Queste sono delle copie. Ho dovuto dare le mie copie per farle fotografare. Quando ho detto che c'è qualcosa intendevo riferirmi al disordine che non ha consentito nemmeno di trovare i verbali della Commissione. Infatti i verbali sono stati fotografati dalla mia raccolta, tanto che ci sono perfino le mie osservazioni a matita.

PRESIDENTE — Non aveva altro significato la sua affermazione ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Però in questo ella ha dichiarato di scorgere qualche cosa che ha determinato naturalmente la mancata trasmissione. A chi voleva riferirsi ?

TESTE — Signor Presidente, lei ha un metro cubo, credo, di carte a disposizione: manca proprio questa ! Ne ho mandato 20 copie.

PRESIDENTE — Questo fascicolo che il generale ha consegnato testé è un documento ufficiale della Commissione o è una serie di suoi appunti personali ?

TESTE — È un mio documento privato.

PRESIDENTE — Da chi e quando le sono stati richiesti i verbali della Commissione che lei dice di aver mandato in copia ?

TESTE — È questione di mesi. Da due mesi: forse da quando è stata nominata la Commissione parlamentare. È stato allora che hanno dovuto pensare a mettere in ordine l'archivio. Alcuni documenti mi furono richiesti dal generale De Martino, circa quattro o cinque mesi or sono, e poi dal Segretario generale del Ministero. Sul giornale *Espresso* è stata pubblicata in prima pagina la relazione che De Martino fa al Ministro Andreotti.

PRESIDENTE — Comunque, questo documento è una sua elaborazione critica, non un documento ufficiale ?

TESTE — Esatto.

PRESIDENTE — Quando è stato scritto ?

TESTE — Nel 1953.

PRESIDENTE — Questo documento fu da lei inviato a 20 autorità. A chi ?

TESTE — Al Ministro Pacciardi, al suo capo di Gabinetto, al Segretario generale dell'Aeronautica e ad altri.

C'è una cosa che devo raccontare. Un giorno nel 1956, scrissi una lettera un po' pesante al Ministro Pacciardi. Allora non era più Ministro. Passarono circa 15 giorni e fui chiamato dal generale comandante dell'Arma dei carabinieri, il quale mi disse che aveva bisogno di parlarmi perché aveva avuto ordine dal Ministro Taviani in tal senso. Io gli dissi che venisse pure a casa mia, ma il generale mi rispose che, essendo in quel momento l'Italia sottosopra a causa delle inondazioni, valanghe, ecc., era costretto a dormire in ufficio. Così, in mezz'ora sono stato da lui, nel suo ufficio. Mi fece vedere la mia lettera indirizzata all'onorevole avvocato Pacciardi e da lui copiata: una lettera grave, pesante. Mi chiese se l'avessi scritta io e naturalmente gli risposi di sì. Mi invitò a leggerla bene chiedendomi la conferma che fossero tutte parole mie. Gli dissi che ero pronto a firmargliela. Egli mi domandò perché avessi scritto quelle cose. Al che gli obiettai: « Lei è comandante dei Carabinieri; non so se mi faccio del male a parlare con lei. Posso chiedere di essere assistito da un avvocato ? Io non me ne intendo ». Mi rispose: Io non sono carabiniere, sono il comandante generale e non faccio servizio di istituto ». Comunque gli dissi: « Ho l'impressione che incaricare lei di informarsi dei motivi che mi hanno indotto a scrivere quella lettera sia un po' una presa in giro perché li conosco bene: in questo *bouquet* sono tutti elencati. Perciò non so come adesso mi chiedano il perché di questa lettera, quando hanno tutti gli elementi fin dal 1953 ».

Poi, a proposito di questa lettera, ce n'è un'altra più carina ancora. Io scrissi un articolo sul *Globo* e in base a quell'articolo il Capo di Stato Maggiore mi inviò un rimarco.

PRESIDENTE — Ha con lei la lettera scritta all'onorevole Pacciardi ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — La può portare ?

TESTE — Sì.

Scrissi una lettera in risposta al Capo di Stato Maggiore che è questa che le mostro. Raccontai anche quest'episodio al generale dei carabinieri, il quale mi chiese se potevo lasciargli una copia del *bouquet* che la avrebbe copiata e poi l'avrebbe mandata al Ministro. Io gli lasciai l'originale che avevo con me.

PRESIDENTE — Come va che lei pensò di scrivere all'onorevole Pacciardi nel 1956, dopo tanti anni, quando non era più Ministro della difesa ?

TESTE — Perché si trattava di una cosa personale.

PRESIDENTE — Può farci il nome di quel civile che le suggerì il Ministro Andreotti e che giudicò non idoneo perché era già stato alla Direzione generale ?

TESTE — No. Come abbiamo detto, il presupposto era quello. Io dissi al Ministro: « C'è una caterva di cose confuse; ne prenda conoscenza, ma giacché non ha tempo, affidi il compito ad una persona estranea, serena, fuori dell'ambiente, che non sia ingegnere, che non sia avvocato ! Anche un contadino ! ».

PRESIDENTE — Per illustrare alla Commissione l'importanza del compito che aveva la Commissione, lo ha paragonato ad una corazzata in mare.

Quando il 28 settembre 1948 il Ministro Pacciardi ebbe a decapitare, a procedere ad una drastica mutilazione (io direi che lo espropriò) della capacità di compiere il progetto, tolse la facoltà di compiere il progetto, e limitò le capacità soltanto alla parte che forse era la meno indicata per un generale dell'aviazione, ossia a stabilire e mantenere i contatti ed i collegamenti con gli altri Ministeri, ella non ebbe a sorprendersi ? Da che cosa era determinata quella umiliazione, quella riduzione ? Quali erano i motivi veri ? C'era un contrasto in ordine alle piste ?

TESTE — Non si trattava di un motivo tecnico. Forse il motivo era quello a cui ha accennato lei, signor Presidente. Lei ha detto prima: « prima c'era un colonnello e lei ha chiesto che fosse mandato via, lasciando il tenente colonnello; dopo un po' deferisce anche il tenente colonnello ». Allora poteva essere la incapacità della persona del Presidente con il quale è difficile andare d'accordo. Ma è strano perché ho mantenuto con tutta la Commissione cordialissimi rapporti sinché non mi sono accorto che qualche cosa non andava, qualche cosa di grosso non di piccolo; di grossissimo, anzi. Specialmente qualche cosa che toccasse i lavori stessi, che incriminasse, che facesse incriminare qualche operazione della Commissione.

PRESIDENTE — A che cosa si riferiscono gli aggettivi grosso e grossissimo ?

TESTE — A tutto quello che poteva succedere di grosso e grossissimo.

PRESIDENTE — Ma si riferisce agli episodi ai quali ha fatto riferimento e cioè a quello del quale abbiamo dato lettura, relativo al colonnello Toscani ?

TESTE — Anche a quello.

PRESIDENTE — E poi a quello della Ferrobeton, o ce ne sono stati altri ? Quali sono questi grossi o grossissimi ?

TESTE — La stima dei terreni ! Quelli di cui parlano sempre !

PRESIDENTE — Non ne abbiamo mai parlato !

TESTE — Un membro della Commissione, il più competente in materia, il professor Orzi, fece una stima dei terreni (ma la stima non mi riguardava ancora perché io non rientravo nelle questioni di esproprio) comparativamente tra Casal Palocco e Fiumicino, stima che fu fatta circa allo stesso prezzo: 405 mila lire un terreno; l'altro 398. Le stime, come ho detto, mi riguardavano soltanto come confronti tra le due zone. Poi il Ministro dispose: l'ufficio progetti viene tolto alla Commissione e del progetto è incaricato il Demanio. E proseguiva: il generale Matricardi, presidente, avrà l'alta sorveglianza. Questa frase sollecitò forse il mio orgoglio; pur pensando ad una tegola caduta sulla Commissione, ritenni di poter essere ancora utile perché questa esisteva ancora ed era formata da personalità autorevoli e di buon senso. Cercai di sapere che cosa accadeva nelle valutazioni dei terreni e vidi così la ridda di cifre disparate: si ripartiva da 400 mila lire e si arrivava a 900 mila.

PRESIDENTE — Io voglio sapere i fatti grossi, grossissimi.

TESTE — L'episodio di Panunzi era grossissimo per me; non per il fatto che poteva sfornare cifre, ma per il fatto che poteva inquinare il responso stesso sulla qualità dei terreni !

Quale risultato poteva avere quel lavoro che gli ufficiali tecnici del Demanio avevano voluto con la lettera di cui le ho parlato, che è rimasta due mesi sul mio tavolo ?

Per questo dico che è un episodio grossissimo, non per altri effetti. Solo per il dubbio che può nascere sui risultati degli esami della terra o del materiale nei confronti della resistenza del terreno.

PRESIDENTE — Che relazione ha tutto ciò con i fini della stima del terreno ? Quale relazione aveva la questione stima del terreno con il Panunzi e con i sondaggi tecnici ai fini della idoneità dal punto di vista aeronautico ?

Lei ha accennato a fatti grossi, grossissimi. Ne abbiamo individuati due: Toscani e la

Ferrobeton. Lei poi ha soggiunto: « C'è tutta la questione delle stime ». Le stime furono fatte da periti e fra gli altri dal professor Orzi. Ma che c'entra Panunzi nella questione delle stime ?

Come ha introdotto il discorso sulla questione delle stime ?

TESTE — Ho risposto alla sua richiesta di sapere quali erano le cose grosse. Io le ho detto che la cosa grossa era quella di Panunzi, non perché ci fossero delle cifre grosse in ballo, ma perché l'esame del terreno veniva fatto in una maniera che poteva far nascere i dubbi sulla veridicità dei dati che poi ne ricavavano gli ingegneri.

PRESIDENTE — Non ho capito la relazione di questi fatti con quelli riguardanti la stima del terreno. Forse c'è un equivoco, perché quando dico « stima » mi riferisco a « stima » come valore non come struttura geologica; dico la stima che serve come base delle indennità di espropriazione, non la stima relativa all'idoneità del terreno.

TESTE — Ma io non ho parlato di quella !

PRESIDENTE — Desidero sapere se il tenente Panunzi ha avuto ingerenza nella questione della stima, intesa la parola stima come presupposto tecnico ai fini della determinazione delle indennità di esproprio.

TESTE — Era il professor Orzi l'estimatore.

PRESIDENTE — Questi fatti grossissimi lei li imputa a Orzi ?

TESTE — Uno !

PRESIDENTE — Orzi era un membro della Commissione, ma aveva un ufficio a sé

TESTE — È per questo, perché aveva l'ufficio dell'Ispettorato Agrario. Io potevo sbagliare, ma non lui !

PRESIDENTE — Lei quindi fu impressionato del divario delle stime, nel senso di esproprio, fatte dal professor Orzi ?

TESTE — Un ispettore compartimentale agrario che credo conosca i terreni ed il loro prezzo come conosce casa sua, può nelle sue valutazioni cambiare di un 10-15 per cento, ma non già di più del 50 per cento ! Invece da 393 a 900 ! È per questo che sono rimasto impressionato.

PRESIDENTE — Questa evidente divergenza di stima fatta dal professor Orzi fu oggetto di manifestazione del suo pensiero ?

TESTE — La conobbi attraverso una lettera ufficiale in cui fra l'altro si diceva che il professor Orzi e il dottor Carlini, rappresentanti del Ministero dell'agricoltura – ed erano buindi membri della Commissione – fecero conoscere nel giugno 1947 le valutazioni dei terreni da espropriare nel sedime dell'aeroporto, determinando prezzo medio per ettaro pari a 405 mila lire. La Direzione generale del Demanio, nel luglio 1947, computava, nei suoi preventivi di cassa, l'esproprio di 600 ettari necessari alla realizzazione della fase iniziale per un valore medio di 390 mila circa, quindi aveva accettato questa stima.

Successivamente la stessa Direzione generale del Demanio preparò per ordine del Ministro i preventivi delle opere comprese nella prima fase e nel dicembre 1948 assegnò agli stessi terreni da espropriare un valore medio per ettaro di 625 mila lire ! Quindi si passò da 390 a 625 senza che nulla giustificasse un così rilevante aumento pari al 59 per cento rispetto alla propria precedente valutazione di 390 mila lire. La Presidenza della Commissione chiese chiarimenti al riguardo; e stimando opportuno che tali cifre rimanessero riservate (perché i preventivi andavano in copia a parecchi uffici), per non pregiudicare le contrattazioni con i proprietari dei terreni, apportò una modifica al preventivo della Direzione generale del Demanio, conglobando nelle spese di esproprio quelle per i lavori di sistemazione dei canali. Insomma, invece di indicare due cifre, ne indicò una sola, quella totale. Tale correzione venne comunicata alla Direzione generale del Demanio. Poi, in seguito a disposizioni dell'ufficio generale del Demanio, l'ufficio della III ZAT faceva un dettagliato studio e la stima di 625 mila lire, facendo rilevare le difficoltà di stima di cui è indice il grande divario fra i dati forniti dall'Ispettorato agrario compartimentale di Roma e quelli forniti dal competente ufficio erariale. Mentre dai primi si risalirebbe ad un valore medio di esproprio per lire 900 mila per ettaro, attenendosi ai secondi non si supererebbero le 480 mila lire. Le operazioni di esproprio avevano già avuto inizio sulla base di 480 mila, ma di questo non ero informato.

In considerazione della delicatezza dell'argomento che investiva la capacità personale di enti tecnici statali e parastatali, la Presidenza della Commissione si astenne di farne cenno in seduta plenaria, ma fece rilevare la inammissibile differenza tra le valutazioni dello stesso direttore del Demanio a cui l'8 maggio 1958 indirizzò un promemoria. Il direttore generale del Demanio, nella sua risposta, escluse la fondatezza delle prime stime, ritenendo attendibile quella presentata dall'ispettorato compartimentale dell'agricoltura e quella presentata dalla Dire-

zione del Demanio (III ZAT) senza rilevare la differenza tra le rispettive valutazioni (da 450 a 625).

PRESIDENTE — La cifra di 625 a noi non risulta.

TESTE — Successivamente sono stati comunicati i valori trascritti nell'allegato 4 relativo ai 4.088 ettari di terreno lasciati in eredità dal principe Torlonia, tra i quali sono compresi quelli considerati dall'esproprio. Da essi si rileva che il valore medio accertato per ettaro nel 1947 dagli stessi funzionari fiscali fu di lire 232, cioè il 49 per cento di meno rispetto a quello concordato con gli espropri in atto.

Questo che ho letto è un promemoria che ho mandato al segretario generale nell'ottobre del 1950 e lo lascio anche alla Commissione.

PRESIDENTE — Ella ha dichiarato di avere presso di sé taluni documenti della Commissione e precisamente i verbali delle riunioni.

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Desidero sapere se ella è in possesso anche di altri documenti, naturalmente ufficiali, riguardanti la vicenda di Fiumicino.

TESTE — Ne ho qualcuno indirizzato a me, come Presidente della Commissione. Ne ho fatto copia e l'ho tenuto.

PRESIDENTE — Sono copie od originali?

TESTE — Copie, gli originali non posso averli; li ho tutti versati e versandoli feci l'elenco delle lettere più importanti. Comunque alludevo ai verbali che loro hanno; verbali che venivano sempre inviati anche ai membri della Commissione; facevo fare appunto un 20-25 copie destinate ai vari uffici. Firmavo l'originale e per copia conforme firmava il segretario che era allora il maggiore Anselmi.

PRESIDENTE — Si riferisce, dunque, soltanto ai verbali?

TESTE — Anche ad altri documenti dei quali ho sempre tenuto la copia.

PRESIDENTE — Copia?

TESTE — Copia, copia, non potevo tenere gli originali.

PRESIDENTE — Non ha per caso presso di sé altri documenti?

TESTE — Soltanto quelli che ho messo agli atti e quelli che mi ha richiesto e che le ho dato.

PRESIDENTE — Poiché lei conserva un elenco di tutti i documenti più importanti le sarei grato se volesse darmene una copia così da poter riscontrare se a noi non manca qualcuno. Ha, dunque, questo elenco? Penso di sì visto che è tanto diligente!

TESTE — Signor Presidente, io capii che le cose non andavano ed ho avuto paura per me e quindi...

PRESIDENTE — Ma ha o no la copia dell'elenco dei documenti?

TESTE — Forse uno sì, ma l'altro no. Mi sembra sia la stima del terreno; forse l'ho a casa...

PRESIDENTE — Non le ho chiesto la copia dei documenti, ma copia dell'elenco dei documenti che lei ha rimesso al Ministero.

TESTE — Che è la copia di un documento anche quello. Non lo ho in questo momento, ma posso portarlo.

PRESIDENTE — Ha conosciuto l'ingegnere Rinaldi, ha avuto occasione di incontrarsi con lui?

TESTE — No, mai!

PRESIDENTE — Sa chi era?

TESTE — Ho sentito parlare di lui come dell'uomo dal pugno di ferro, ma non l'ho mai conosciuto.

PRESIDENTE — Ha avuto, dopo che ha abbandonato la Presidenza della Commissione, incontri con i Ministri dei lavori pubblici, della difesa, in relazione, ovviamente, ai lavori di Fiumicino?

TESTE — No, mai. Non ho mai avuto un colloquio, neanche dopo averlo chiesto. L'unico è stato quello con il Ministro Andreotti ai primi dell'anno, di cui ho parlato già, e quindi con la persona di fiducia consigliata da me, generale De Martino, per informarlo su determinate cose. Non altro.

PRESIDENTE — In ordine all'allora capitano o maggiore Amici, vuol dirci qualcosa di più esauriente? Siamo stati un pò vaghi sull'argomento. Ella ci ha detto, infatti, che, contrariamente alla prassi, ad un certo momento si venne a costituire presso la Direzione generale dell'Aviazione civile uno speciale « ufficio progetti », a capo del quale fu designato il maggiore Amici. La stranezza, come lei l'ha definita, dipendeva dal fatto che per il passato, dei progetti di aeroporti, si era occupata sempre la Direzione Generale del Demanio.

Ricorda lei se quando vi fu questo « passaggio » ebbe rapporti con il maggiore Amici?

TESTE — No, allora era capitano; entrò ...

PRESIDENTE — Non ci interessa se capitano o maggiore! Chiamiamolo semplicemente Amici. Ebbe contatti con l'Amici durante la sua Presidenza? E successivamente non era logico che l'Amici, al quale veniva affidato in sostanza il compito di elaborare il

progetto, prendesse contatto con lei che aveva presieduto la Commissione dal 1947 al 1952 e che si era pertanto occupato di questa materia ? Ci fu insomma una continuazione di rapporti, di collaborazioni, sia pure fuori della Commissione ?

TESTE — Fuori della Commissione sempre, ma anche all'interno perché egli è venuto delle volte in Commissione sebbene questa sia stata successivamente, a cominciare dal 1948, sempre più esautorata. Le riunioni della Commissione infatti servivano soltanto per rivederci e parlare di quello che già sapevamo, per tentare insomma di tenere ancora in piedi l'interesse dei membri della Commissione. L'Amici (mi riprendo al grado), allora capitano, lo vidi per la prima volta nei giorni 7 o 8 agosto del 1950 o 1951 (non ricordo bene) quando fui chiamato telegraficamente da fuori e fu proprio l'Amici a preparare quel *dossier* di diagrammi e di disegni relativo al suo nuovo progetto. Non so se era stato già costituito « l'ufficio progetti » per l'aeroporto di Fiumicino, ma certamente egli già si occupava di questa attività.

PRESIDENTE — E successivamente ?

TESTE — Successivamente l'ho visto nella segreteria dell'ufficio, ma non ho mai avuto modo di parlare con lui delle questioni tecniche riguardanti specialmente lo schema dell'aeroporto e tanto meno la costruzione.

PRESIDENTE — Né di altre questioni ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — A pagina 11 del suo *bouquet* si legge: « Il Consiglio superiore dell'Aeronautica, nella riunione plenaria dell'11 gennaio 1950, dopo aver preso in esame la proposta di sostituire il progetto già approvato che prevedeva uno schema di tre coppie di piste con un altro schema di due coppie di piste, così concludeva: « il progetto originario dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino non subisca modifiche ». Poi segue una annotazione del seguente tenore: « nonostante tale decisione, la Direzione generale dell'Aviazione civile inviò al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, per l'approvazione, un nuovo progetto secondo due direzioni di piste e totalmente differente dal primo. Questo nuovo progetto venne approvato da detto Consiglio nel febbraio 1952 senza il preventivo esame del Consiglio superiore dell'aeronautica. Si ha ragione di ritenere che questa procedura non risponda a quanto disposto dalla legge 9 gennaio 1951, n. 167, istituzione del Consiglio superiore delle forze armate, il cui articolo 11, paragrafo *f*), dispone che il parere del Consiglio superiore delle forze armate deve essere richiesto: sui capitolati d'onere generali o particolari e sui progetti di contratti e transazioni nei casi in cui la legge di contabilità generale dello Stato prescrive il parere del Consiglio di Stato ». Cosa ci può dire in ordine a questa nota ?

TESTE — Da mie informazioni (nessuno mi diceva più niente !) ...

PRESIDENTE — Ma nel 1950 lei era ancora Presidente della Commissione !

TESTE — Ero Presidente, ma nominale: non ero cioè informato, come sarebbe stato giusto ! Forse queste note le ho fatte prima di avere un chiarimento dal generale Silvestri il quale mi disse che il progetto era stato mandato al Consiglio superiore dell'Aria (Consiglio Superiore delle forze armate – Sezione Aeronautica). Se ho colpa di ciò è dovuto ad una cattiva informazione, però io ne ero convinto, tanto che ne feci oggetto di un rilievo in Commissione !

PRESIDENTE — Al foglio n. 8 del suo *bouquet* al n. 19 è scritto: « Nella riunione che ha avuto luogo il 5 maggio 1952, il Capo di Stato Maggiore diede incarico al Direttore generale del Demanio di esperire indagini presso il Comune di Roma per accertare eventuali reazioni alla costruzione della pista orientata verso l'abitato di Ostia ». Al corrispondente n. 19-*bis* della stessa pagina è poi scritto: « Precedentemente al 5 maggio 1952 era stato elaborato dall'ingegnere, libero professionista, Ricchello Mario il progetto di costruzione delle piste e vie di raccordo e delle relative opere idrauliche per il quale progetto il 3 giugno venivano ammesse a pagamento le relative due fatture datate 3 e 5 maggio per un totale di lire 6.000.000. Di tale oneroso impegno non venne data alcuna notizia né in precedenza né nel corso della riunione ». Sa dirmi di quale riunione si tratta ? Era una riunione della Commissione ?

TESTE — Della Commissione no, ma penso di avere memoria scritta agli atti. Si trattava, credo, di un Comitato. Ricordo che il Capo di Stato Maggiore si mostrò alquanto impressionato e lamentò il fatto che non ci si era ancora messi d'accordo. Si ritornò così, riprendendo a lavorare sulla carta topografica, all'argomento « schema delle piste ». Ripresero le discussioni sul loro numero; « le piste non possono essere due, devono essere quattro. La pista principale deve essere orientata secondo la direzione del vento principale » e cose del genere.

PRESIDENTE — Alla data del 5 maggio 1952 era stato affidato addirittura un

appalto per la costruzione della pista n. 5. Si era, quindi, già nella fase esecutiva dei lavori, cosa questa che presupponeva dei progetti.

TESTE — Forse in questo promemoria non sono stato chiaro, ma io lo feci per me!

PRESIDENTE — Ma era stato già dato l'appalto; si parlava addirittura di rescindere il contratto: quindi il progetto doveva esserci stato. Si discuteva se rescindere o no questo contratto. L'Aeronautica era contraria perché tendeva a far completare i lavori. Come si fa nel 1952, successivamente, a dire: « rifacciamo il progetto »?

TESTE — Ma con le note 19 e 19-*bis* io ho voluto mettere in risalto proprio il contrasto che si era determinato. La Commissione doveva ancora discutere sulla dislocazione e sull'orientamento delle piste. Se il 5 maggio 1952 « il Capo di Stato Maggiore dà incarico al Direttore generale del Demanio di esperire indagini presso il comune di Roma per accertare eventuali reazioni alla costruzione della pista orientata verso l'abitato di Ostia » è segno che si poteva ancora cambiare l'orientamento e la dislocazione della pista. Quindi il terreno non era stato ancora espropriato né acquistato. La pista che interessava il comune di Roma era quella principale, quella cioè il cui orientamento andava proprio tra il centro di Ostia e il centro di Fregene. Il sindaco Rebecchini (in una seduta molto precedente) chiese di spostare la pista in modo che non passasse proprio sopra Ostia e così fu ruotata di qualche grado (3 gradi mi pare).

Nel mio promemoria metto in evidenza proprio questa circostanza con l'incarico, precedente al 5 maggio, dato all'ingegnere Ricchello di elaborare un progetto di costruzione delle piste, delle vie di raccordo e delle relative opere idrauliche, per il quale progetto, il 3 giugno venivano ammesse a pagamento le due fatture per il totale di 6 milioni.

PRESIDENTE — Dal contrasto posto in evidenza tra le note n. 19 e n. 19-*bis*, si evince che l'ingegnere Ricchello Mario risulta impiegato presso la Società Immobiliare. Ne era sicuro? Che importanza dava a questa circostanza? Visto che l'ha messo nel contrasto, voleva evidentemente sottolineare qualcosa...

TESTE — Volevo dire che di tutto si occupava fuorché di piste di aeroporti.

PRESIDENTE — Ma era stato tenente colonnello.

TESTE — Sì, ma fino al 1943. Dal 1943 al 1948 (e qui siamo al 1951) i sistemi di lavorazione, di ricognizione, di conoscenza dei terreni, hanno molto progredito; la meccanica dei terreni, è diventata una scienza. Prima gli aeroplani erano di trenta tonnellate e le gomme erano gonfiate a poco; poi le pressioni sono diventate molto maggiori.

PRESIDENTE — Indubbiamente quel che dice è interessante, ma la gonfiatura delle gomme non ci interessa. Nella seduta del 5 maggio 1952 si dispone un accertamento per vedere se l'eventuale pista da costruire (non quella Manfredi) disturbava o meno l'abitato di Ostia. Lei ha fatto riferimento ad un intervento dell'allora sindaco Rebecchini il quale espresse il desiderio che la pista non puntasse su Ostia. Mettendo questa affermazione in relazione a quanto abbiamo già detto circa la scelta del terreno di Fiumicino come più idoneo al fine di non disturbare Ostia, come mai tra gli argomenti che furono addotti per la scelta di Fiumicino non vi fu anche che era lontano dal centro abitato di Ostia che era un complesso maggiore di Fiumicino? Quindi dovendosi disturbare qualcuno era preferibile Fiumicino e non Ostia. Come spiega lei questo contrasto?

TESTE — Si aveva una pianura di una certa dimensione dove la pista può essere messa in varii posti. L'orientamento ottimo è quello che risulta dagli studi precedenti (perché il vento è vento tanto per Panunzi quanto per gli altri). La pista principale nel progetto di Panunzi era orientata diversamente, quella costruita ha invece orientamento parallelo al mare, quindi da Ostia a Fregene. Ma se la pista fosse stata messa in altra giacitura ed avesse avuto un altro orientamento i suoi prolungamenti non sarebbero passati né su Fiumicino né su Ostia né su altri centri abitati.

PRESIDENTE — Se ho capito bene, secondo lei, i fatti cioè il modo di orientare le piste, avrebbero smentito una delle ragioni della scelta di quel terreno.

TESTE — Non è smentito! Se si poteva non farlo e lo si è fatto, è stato un errore, non una smentita. La pianta contiene l'orientamento, la giacitura che non dà fastidio né ad Acilia né ad Ostia, né a Fregene, né ad altri. Si potrebbe andare a vedere...

PRESIDENTE — Lasciamo andare! Sa dirmi qualcosa a proposito della rescissione del contratto con la ditta Manfredi?

TESTE — Non ricordo! Manfredi venne da me prima del contratto a chiedermi cosa

poteva fare; io gli dissi che la cosa non riguardava la Commissione e poi seppi che aveva vinto la gara per l'appalto dei lavori e che aveva fatto dei lavori di costruzione. Mi sembra che poiché la pista n. 5, quella cioè perpendicolare al mare, impegnava a tombare il canale (obbligarlo cioè a passare sotto), pare che questo lavoro di tombatura non fosse stato bene iniziato. I lavori finirono. Ora non so se il motivo della rescissione del contratto vada cercato in questo lavoro di tombatura. So però che ci fu una questione molto dibattuta (si andò anche in Tribunale) e che Manfredi vendette tutto ciò che aveva fatto (compresi i lavori) ad un'altra ditta di Milano, la Cost-Fond.

PRESIDENTE — Questa vendita avvenne quando ancora il contratto non era rescisso ?

TESTE — Non me ne sono occupato.

PRESIDENTE — Sa lei, che, rescisso il primo contratto Manfredi, ne fu fatto un secondo vinto dalla società Cost-Fond ?

TESTE — Sì. Manfredi aveva costruito sul luogo uno stabilimento elevato di circa 15 metri per i suoi lavori e seppi che la società vincitrice del secondo appalto (dopo l'eliminazione di Manfredi) aveva dovuto, per obbligo di contratto, acquistare tutto quello che vi aveva trovato.

PRESIDENTE — Lei ha accennato al prezzo di esproprio, cioè alla valutazione della indennità da corrispondere per l'esproprio.

TESTE — Ne abbiamo parlato parecchie volte.

PRESIDENTE — Appunto; si è parlato della stima, intendendo per stima i criteri base per la valutazione della indennità di esproprio.

Lei ci ha detto che a distanza di tempo il professore Orzi aveva fatto una stima con un diverso criterio di valutazione.

TESTE — Mi riferisco a quelle cifre, se permette.

PRESIDENTE — Le abbiamo anche noi.

TESTE — Allora non ho nulla da aggiungere.

PRESIDENTE — Quale azione, al riguardo, svolse Lei che allora era alto sorvegliante ?

TESTE — Ricordo di aver chiamato il professore Orzi e di avergli chiesto come mai l'anno precedente aveva fatto una stima e poi un'altra. Mi rispose che si era sbagliato e, anzi, aggiunse: « Lei mi fece troppe premure la prima volta ! ». Io gli risposi che non potevo accettare una simile risposta e lo congedai senza dargli la mano. Ci rimasi molto male; fu per me un colpo grosso, imprevedibile !

PRESIDENTE — Come seppe lei la cifra della nuova stima ?

TESTE — Lo seppi per sentito dire ! Dovevo sempre domandare ! Scrissi allora una lettera in cui esprimevo la mia meraviglia per il fatto che su un preventivo globale da 400 si era passati a 625.

PRESIDENTE — A noi non risulta 625.

TESTE — Sì, fu così. Feci presente che ciò avrebbe potuto compromettere le trattative per cui declinavo ogni responsabilità. Pensai allora di fare un prezzo complessivo con altri lavori (canali, bonifiche) per cui veniva circa un milione all'ettaro, così che il venditore non poteva rilevare il prezzo effettivo previsto per l'esproprio. Sulla lettera scrissi « da tener segreto ».

Allora il direttore generale del Demanio, generale Borghetti, mi rispose dicendo che il prezzo stabilito prima non aveva valore. Riporta poi una frase della stima fatta dalla III^a^ Z.A.T. in cui all'incirca si diceva che la difficoltà della stima è dimostrata dal divario esistente tra quella dell'ufficio tecnico erariale di 450 e la stima dell'ufficio compartimentale agrario che è di 900.

La lettera conclude (credo sia quella lettera, ma non ricordo bene) rilevando che la cosa non interessava più l'Aeronautica essendo trasferita ogni competenza sugli espropri al Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — A questo proposito sa se, alla fine del 1950, il Ministero dei lavori pubblici stipulò un accordo con i proprietari del terreno da espropriare in base al quale accordo si addivenne ad una valutazione forfettaria media del terreno, per il valore di 45 lire al metro quadrato ?

TESTE — Stabilire un prezzo medio significa pagare qualsiasi superficie di tutta la zona a quel prezzo. Io invece presto mi accorsi che la zona cattiva l'avevano pagata a 45 a metro quadrato e per la rimanente parte si era deciso di fare la stima volta per volta. Scrissi il 9 febbraio 1953 una lettera un po' secca « riservata personale » alla Direzione generale del Demanio e per conoscenza all'ufficio del Segretario generale, al Ministero dei lavori pubblici, direzione generale – viabilità ordinaria (che era quella incaricata della costruzione dell'aeroporto).

PRESIDENTE — Scrisse questa lettera dopo che fu sciolta la Commissione ?

TESTE — Questa era esautorata quasi del tutto; rispetto a pezzi grossi, uomini politici che hanno esperienza della vita e tutte le responsabilità, cosa poteva fare di più un generale se non informarli ?

PRESIDENTE — Lei ha saputo che, successivamente, questo patto forfettario fu annullato, fu rescisso ?

TESTE — No. So, per sentito dire, che in ultima analisi, è stato pagato il prezzo di 665.

PRESIDENTE — Ritornando alla nota 19-*bis*, sa dirci chi dette l'incarico all'ingegnere Ricchello ?

TESTE — L'Ufficio progetti.

PRESIDENTE — Cioè quello stesso Ufficio progetti che fin dal 1951 era stato appositamente costituito per fare il progetto.

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Questo ufficio pagò 6 milioni al progetto del Ricchello ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — La lettera *d*) dice: « L'elaborazione del progetto in questione venne affidata l'estate 1951 all'Ufficio tecnico appositamente costituito presso la Direzione generale Aviazione civile che dispone d quattro ingegneri ».

In altri termini, nella lettera *d*) ella vuol far rilevare che malgrado nel 1951 fosse stato costituito questo ufficio che disponeva di quattro ingegneri, il progetto per la pista era stato affidato ad un professionista libero che ha avuto poi il compenso di 6 milioni. È così ?

TESTE — Sì, esatto.

PRESIDENTE — Alla lettera *e*) del 19-*bis* scrive: « Risulta che l'ingegnere Ricchello abbia avuto l'incarico della elaborazione del progetto soltanto poche settimane prima che egli emettesse le due fatture di lire 3 milioni ciascuna ».

Come lo sapeva ?

TESTE — Qualcuno mi voleva bene e mi informava.

PRESIDENTE — Il progetto, che chiameremo Ricchello, riguardava solo una pista (quella che eventualmente disturbava Ostia) o riguardava tutto il progetto dell'aeroporto ?

TESTE — Non so. Io credo la pista principale, tanto è vero che qui metto al punto *c*) « per la progettazione dei sottofondi e pavimentazioni delle piste erano già stati conclusi nel corso degli ultimi tre anni costosi studi dei terreni, costruzioni di campioni di piste e prove sperimentali di carico (fino alla rottura) ». Infatti il problema del sottofondo è uno dei più complessi; in tre chilometri il tipo di terreno può cambiare e si può trovare anche argilla e ghiaia. I lavori per i sottofondi furono fatti con i 20 milioni dati alla Commissione. Chiamammo degli ingegneri (44 tecnici) tra cui l'ingegnere Angelucci, il professore Aquilina, Bellomo, Buongiorno...

PRESIDENTE — C'era l'ingegner Morandi ?

TESTE — Sì. Ed è stato uno dei migliori.

PRESIDENTE — Le risulta che le piste siano state eseguite in base al progetto Ricchello ?

TESTE — Non lo so. Non me ne sono informato. Del resto sono stati riservatissimi.

PRESIDENTE — Può darci qualche ulteriore notizia in merito alla riunione del 4 dicembre 1951 di quel Comitato di ingegneri, presieduto dal generale Teucci, di cui si parla nelle sue « note » ?

TESTE — Dal verbale di quella riunione ho tratto queste notizie che ne sono un compendio. Io non so se questi ingegneri, che hanno esaminato e poi hanno concluso che portando la pista in quell'altra zona, perché sarebbe costata meno, non so – dicevo – se sapessero che era stato fatto un prezzo medio. Non so se fossero a conoscenza che il Ministero dei lavori pubblici aveva concluso quell'accordo.

PRESIDENTE — In relazione a quanto abbiamo chiesto, volevo riferirmi all'ultimo verbale della Commissione in data 28 gennaio 1953, dove questo problema viene posto al generale Teucci proprio dal dottor Caccia, rappresentante del tesoro, il quale manifesta la sua preoccupazione circa lo impiego degli ingenti capitali per la costruzione di una opera che, da quanto è emerso dalla discussione, potrebbe incorrere in avvenire in sostanziali e costose modifiche. E cita al riguardo le somme perdute per la costruzione dell'aeroporto della Magliana che per successive determinazioni non venne più realizzato. All'obiezione del dottor Caccia, il generale Teucci intervenne per rassicurare il rappresentante del tesoro, facendo rilevare che, nel vasto complesso di opere eseguite a cura del Demanio aeronautico, non si sono mai verificati casi di sperpero di pubblico danaro per errori tecnici di progetti. Quando avvenne questa discussione il generale Teucci e gli altri ufficiali che rappresentavano il progetto del Demanio non recedettero ?

TESTE — Il generale Teucci è pilota di squadra, Direttore generale del Demanio, non è ingegnere.

PRESIDENTE — Dalla copia da lei data, risulta che la Commissione si è riunita il 17 dicembre 1951; dopo tredici mesi di inattività si è riunita di nuovo il 28 gennaio 1953. Lei ricorda che per un anno e più e cioè dal dicembre 1951 al gennaio 1953,

non si è mai riunita la Commissione, oppure mancano i verbali ?

TESTE — Nel 1951 passai agli ordini del Segretario generale; poi agli ordini del Direttore generale dell'Aviazione civile e poi la Commissione fu sciolta.

PRESIDENTE — Ella restò impressionatissimo delle perizie diverse, delle diverse valutazioni, e comunicò il fatto al generale Borghetti; questi le rispose come sappiamo. Successivamente, dopo aver svolto indagini presso l'Intendenza di finanza ed altrove, comunicò con un'altra lettera il valore per il quale erano stati denunciati agli effetti della successione ed il valore che era stato concordato. A questa comunicazione il generale Borghetti non le ha risposto. Sa perché ?

TESTE — Aveva risposto precedentemente dicendo che il suo ufficio non si interessava della questione perché di spettanza del Ministero dei lavori pubblici, il quale aveva competenza ed elementi adatti di giudizio.

PRESIDENTE — E lei non ritenne di comunicare quegli elementi al Ministero dei lavori pubblici, che era competente ?

TESTE — Sì, fu comunicato per competenza.

PRESIDENTE — Ella chiese che fossero fatti ulteriori accertamenti circa il valore vero dei terreni di fronte ad elementi tanto contrastanti ?

TESTE — Mi riferisco sempre alla risposta del Demanio, il quale rispose che non era competente.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi sa che il Ministro Pacciardi scrisse una lettera con la quale chiedeva di esaminare la possibilità di sciogliere il contratto che era stato stipulato con i Torlonia, dicendo che, se il contratto fosse stato sciolto, si sarebbe risparmiato molto sul prezzo ? Ci riferiamo sempre al prezzo unitario forfettario di 45 lire al metro quadrato.

TESTE — Se lo avessi saputo, sarei stato contento. Ma non ne ho avuto notizia.

PRESIDENTE — Può spiegare perché lo scioglimento della Commissione figura avvenuto in una certa data e poi figura una nuova riunione della Commissione in epoca successiva ? C'è forse un effetto retroattivo ?

TESTE — Appena ho ricevuto la lettera del Ministro che mi dava disposizione di procedere allo scioglimento della Commissione, ho concordato con i membri della Commissione un giorno libero per tutti. Nella riunione, che è avvenuta a circa 15 giorni di distanza dal ricevimento della lettera del Ministro, ho dato lettura di quest'ultima ai componenti. La lettera era molto semplice: mi pregava di provvedere allo scioglimento della Commissione ed univa elogi e ringraziamenti per la viva collaborazione. Il generale Silvestri prese la parola per unire il suo vivo plauso. Che cosa potevo fare io ? Non potevo certo non riunire la Commissione ! Quindi nessun effetto retroattivo.

PRESIDENTE — C'è una sua lettera pubblicata sul « Globo »: gradirei sapere quale effetto essa ha avuto; cioè se è stato chiamato da qualcuno e che cosa è accaduto.

TESTE — Questa lettera ha un'origine precisa. L'ho scritta il 7 luglio ed è stata pubblicata il giorno 8. Il giorno 6 luglio è stato pubblicato sul « Tempo », a firma D'Avanzo, un articolo nel quale fra l'altro era detto che la riduzione del primo progetto entro limiti più modesti aveva « apportato allo Stato un risparmio di oltre 15 miliardi senza per altro intaccare la funzionalità del grande aeroporto ecc. ». Noi membri della Commissione eravamo 15 !

Quindi con 15 miliardi di meno si sarebbe fatto un aeroporto che rispondeva alle stesse esigenze ! È evidente che subito ho sentito il dovere di rispondere; come conseguenza ho avuto la lettera del generale Urbani.

PRESIDENTE — Da alcuni suoi appunti, rileviamo che « la Commissione e il generale Matricardi stesso mandarono dei memoriali al Ministro Pacciardi e richiesero, ripetutamente, un colloquio al Ministro, colloquio che è stato ripetutamente rifiutato ».

TESTE — Il colloquio non c'è stato rifiutato; il Ministro non ha mai risposto.

PRESIDENTE — Questi appunti ai quali mi sono testè riferito, erano suoi personali od erano anche di altri componenti della Commissione ?

TESTE — Miei personali.

PRESIDENTE — Perché lei chiedeva questo incontro con il Ministro Pacciardi ?

TESTE — Per parlargli delle cose nuove: stime e posizioni delle piste.

PRESIDENTE — Sa per quali motivi non è stato ricevuto dal Ministro ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Ella ci ha consegnato la lettera che ella scrisse il 6 febbraio 1956 all'onorevole Pacciardi e in conseguenza della quale fu chiamato dal Comandante generale dei Carabinieri. A quali « retribuzioni » ella si riferiva ?

TESTE — Premetto che tutto ciò che è detto in quella lettera del 1956 si riferisce

alle già ricordate « note » che da anni avevo mandato al Ministro. Per quanto riguarda le retribuzioni, mi riferisco al compenso che mi sarebbe spettato – perché allora ero in posizione ausiliaria – e che corrispondeva allo stipendio mensile del generale di brigata, che nel 1947 era di circa lire 26 mila al mese, e passa nel 1953 a 52 mila. Durante l'anno non mi pagavano mai, mentre avrebbero dovuto pagarmi mensilmente. Dovevo fare sempre premura. Nel 1953 ancora non mi avevano corrisposto quegli assegni. Mi rivolsi al Segretario generale ma questi mi rispose che era compito del Gabinetto: finalmente il decreto ministeriale arrivò al Ragioniere generale dello Stato Balducci. Allora sono andato da quest'ultimo il quale mi disse che il decreto era arrivato ma poi era venuto un funzionario del Gabinetto della Difesa a portarlo via, cosa che non si sarebbe dovuta fare, perché il decreto era stato già registrato nel protocollo. Conclusione non mi diedero nulla. Preciso che il giorno 8 luglio 1953 ho scritto l'articolo e due giorni dopo fu ritirato il decreto.

PRESIDENTE — E poi ?

TESTE — Cosa potevo fare ? La nostra arma era una famiglia; come potevo mettermi a far causa al Ministero dell'aeronautica ? Sarebbe stato ridicolo !

PRESIDENTE — Poi incassò i soldi ?

TESTE — Sì, ma dovetti fare una citazione. Alla citazione arrivò una risposta quanto mai straordinaria. Dovetti ricorrere; ma per fortuna l'Avvocatura dello Stato diede parere favorevole alle mie richieste e così non fu necessario un giudizio. Ma passò ancora un anno !

PRESIDENTE — Nella lettera all'onorevole Pacciardi si parla di « compari » che hanno « bene operato » per essere « graditi » al Ministro. Mi vuol dire il significato di questa espressione « compare » nei riguardi di un ex Ministro ?

TESTE — Alla parola « compari » attribuisco il significato di quanti sono solidali in un'azione.

PRESIDENTE — Ma allude ad una connivenza in cose non lecite ! Altrimenti avrebbe parlato di « collaboratori ».

TESTE — Questa espressione l'ho usata nel 1956 e non è accaduto nulla; nessuno ha detto niente.

PRESIDENTE — Quando lei scriveva questa parola forte, vedeva dietro di essa una persona o delle persone e accanto a queste delle attività ?

TESTE — Non direi questo, ma un ambiente che per di più non conoscevo.

PRESIDENTE — Allora scriveva con una certa leggerezza ?

TESTE — No. L'intralcio al pagamento ha avuto inizio nel 1953 e la lettera è del 1956. È continuata sempre la stessa solfa, mentre in tanti anni avrebbero potuto esservi dei cambiamenti !

PRESIDENTE — Quando lei dice che i « compari » seguitano « ad essere abilissimi per sollecitare i pagamenti che li interessano » che cosa vuol significare ?

TESTE — Volevo significare che erano abilissimi nel fare in modo che fossero pagati coloro che a loro interessavano.

PRESIDENTE — Pensava a qualche persona ?

TESTE — Non pensavo a nessuna persona da me conosciuta. Non potevo, perché erano passati ormai tre anni, ma mi riferivo a quanto mi era noto in precedenza.

PRESIDENTE — Le « grosse e piccole malefatte » di cui parla nella sua lettera si riferiscono esclusivamente a ciò che aveva già detto o aveva altri elementi ?

TESTE — Mi riferisco sempre al contenuto delle mie « note ».

PRESIDENTE — Ella però ha parlato di malefatte « celate » affermando l'intenzione del Ministro a mantenerle ancora celate. Su quali elementi fondava questa supposizione ? Aveva qualche elemento per cui pensava che questa malefatte potevano essere celate da qualcuno ?

TESTE — È una domanda che mi faccio anch'io. Il capo di una Amministrazione riceve questo po' po' di roba (che può non aver letto) da un generale di squadra, onorato fino al punto di essere nominato Presidente di una Commissione interministeriale, che gli chiede un colloquio per ben una quindicina di volte – e non voglio dire 30 –: glielo chiede anche tramite il Capo di Gabinetto con domanda rivolta personalmente a lui e non ottiene risposta; cosa vuole che io possa pensare ? Quando è che si può dire « celare », se non in questo caso ?

PRESIDENTE — Il generale in quella lettera accenna a questi « compari » che continuavano, nel momento in cui scriveva la lettera, ad esercitare una certa pressione per far pagare certe persone che interessavano loro. Ha almeno un caso da citare ?

TESTE — I sei milioni pagati ! Mi riferisco sempre alle mie « note ». Ci deve essere anche una noticina di somme pagate. Mi pare anzi che ci sia un raffronto.

La Commissione ha pagato, in quattro anni, 570 mila lire complessivamente e si è servita di fior di tecnici, e di professori universitari. Noi ci siamo così limitati e poi vediamo che si danno via i milioni.

PRESIDENTE — Le sembrano eccessivi sei milioni ?

TESTE — Io sono avaro. C'è però una disposizione sui diversi pagamenti degli studi di progettazione.

PRESIDENTE — Vi sono state interferenze o pressioni di qualsiasi specie per la scelta del sedime fra le due aree di Casal Palocco e Fiumicino su lei o su altri membri della Commissione ?

TESTE — Che io sappia, nessuno; nessuno in senso assoluto.

PRESIDENTE — Neppure indirettamente ?

TESTE — Neppure. Io mi sono meravigliato quando è venuto fuori questo argomento. Come mai qualcuno avrebbe potuto parlare di queste cose ? Mai una parola. Forse perché avevo la nomea di istrice.

PRESIDENTE — Ritiene lei che con le piste progettate od indicate o programmate dalla Commissione sull'eventuale sedime di Casal Palocco, che dovevano essere precedentemente sei, si andava ad investire, oltre via del Mare e via Cristoforo Colombo, anche l'abitato di Ostia o quello di Acilia ?

TESTE — I venti principali sono quasi da nord-est a sud-ovest; gli altri hanno direzione normale quindi quasi perpendicolari al mare. Perciò quando il vento viene da Roma l'apparecchio per atterrare deve passare sulle case di Ostia.

PRESIDENTE — Lei ha detto che l'aeroporto di Fiumicino così come è stata orientata la pista numero cinque, va a prendere in pieno l'abitato di Ostia; perché mai in sede di programmazione, sia pure a carattere generale, non ha avuto l'identica preoccupazione per le piste tracciate per il sedime di Casal Palocco ?

TESTE — Per Casal Palocco è stato fatto uno studio dal colonnello Panunzi nel 1946, e mi pare che ne abbia tenuto conto.

PRESIDENTE — Come giudica a circa un anno dall'entrata in funzione dell'aeroporto di Fiumicino la funzionalità dell'aeroporto stesso ? Secondo lei, così come è costruito l'aeroporto o come potrà essere sviluppato, in relazione ai dati esistenti, funziona bene ? Quali sono per lei gli inconvenienti, i pericoli ?

TESTE — La funzionalità è eccellente. Per l'aeroplano nessun inconveniente e nemmeno per il passeggero.

PRESIDENTE — Ma di altra natura ?

TESTE — Se un apparecchio si incendia in fase di decollo, per esempio, verso Fregene, trova la pineta, facilmente infiammabile.

PRESIDENTE — Nelle sue « note » a proposito delle stime, per quale motivo non ha messo le date a fianco di ognuna di queste stime, per poterle rendere veramente paragonabili ? Come avrebbero dovuto fare i paragoni le autorità alle quali ha mandato le sue lettere ?

TESTE — La prima data è indicata persino con il giorno; c'è una lettera del direttore generale del Demanio Borghetti, il quale mi dice, dopo un anno o poco più, quali erano state le osservazioni; replicai che, non essendo avvenuti cambiamenti rilevanti nei prezzi dei terreni in questo periodo come mai non si meravigliasse anche lui !

PRESIDENTE — Questo lo sappiamo, ma la domanda era un'altra. Perché in questo documento ha indicato soltanto le cifre delle stime e non anche la data alla quale ciascuna si riferisce ?

TESTE — Questo è un promemoria per persone addentro a tutto il carteggio. Comunque, queste cifre sono riferite ad un periodo di dodici-tredici mesi.

PRESIDENTE — Nella lettera del 1956 all'ex Ministro Pacciardi ella parla di « malefatte » e qui ha aggiunto che si tratta di malefatte grossissime.

Queste malefatte le riferisce alla diversità di stime o le riferisce anche, oppure esclusivamente alla successione dei progetti, la quale successione secondo lei avrebbe potuto avere conseguenze di ordine finanziario ?

TESTE — Le riferivo a tutti gli elementi indicati nelle mie « note », compreso il progetto.

PRESIDENTE — Quali erano le direttive contrastanti con le reali esigenze e quali erano invece le reali esigenze ? Mi riferisco sempre alle sue « note ».

TESTE — Si parte per fare un aeroporto sulla base di tre coppie di piste, quindi le intensità dei venti vengono dosate e studiate in modo da poter obbedire alle esigenze degli aeroplani rispetto al vento. Ci riferiamo all'epoca in cui l'aeroplano non poteva partire con vento di fianco avente la componente normale all'apparecchio più di 24 chilometri ora di velocità. E nasce il mio progetto fatto dal Demanio. Si arriva al 1947 e le norme cambiano. In base a questo cambiamento delle norme si era detto di cambiare progetto. Per quanto potetti osservare in America ho consigliato di non insistere più su sei piste perché bastavano due direzioni, cioè quattro peste.

PRESIDENTE — Può dirmi se le piste del nuovo progetto erano state costruire secondo le norme delle convenzioni internazionali (codice della navigazione)?

TESTE — Certamente; ma le norme dell'O A. C. I. riflettono la sicurezza del volo e non il numero delle piste di volo.

PRESIDENTE — All'articolo 13-*bis* delle sue « note » è scritto: « Gli ufficiali del Demanio aeronautico, i quali nel corso di tre anni studiarono ed elaborarono i vecchi progetti e che nel Consiglio Superiore del gennaio 1950 diedero parere contrario a qualsiasi modifica, hanno approvato i nuovi piani con sorprendente entusiasmo ». Vorrei sapere a quali ufficiali si riferisce: se cioè gli ufficiali che diedero il parere favorevole sono diversi dai primi, pur appartenendo tutti allo stesso Demanio aeronautico.

TESTE — Sono gli stessi e cioè il tenente colonnello Panunzi ed il colonnello Toscani.

PRESIDENTE — Lei ci ha detto che, iniziando la sua attività, la Commissione aveva ereditato uno studio che rimontava al 1946 (era in sostanza la prima edizione del progetto) e si è impegnato a portarcelo.

TESTE — L'ho portato; c'era solo la cartina.

PRESIDENTE — Ma è una cartina non datata. Sapeva lei che alla Direzione del Demanio fino a tutto il 1946 tra i suoli presi in considerazione mancava Fiumicino? Per Casal Palocco in particolare una Commissione di quattro ufficiali superiori, di cui due del Demanio, aveva dato parere favorevole.

TESTE — Guardi che c'è un errore. Il Demanio fin dal 1946 ha fatto tre progetti, tre studi rispettivamente per Castel di Decima, Casal Palocco e Fiumicino. Questo studio poi è stato pubblicato nel gennaio 1947 e glielo ho anche dato.

PRESIDENTE — Quando diciamo studio, noi pensiamo a qualcosa di maggiormente elaborato di una carta su cui sono tracciate delle linee. Ci aspettavamo delle decisioni, una motivazione, qualche calcolo, insomma.

TESTE — Ma c'è.

PRESIDENTE — Può dirci se il problema della visibilità a Fiumicino fu studiato attentamente?

TESTE — Si, da me personalmente. Chiesi informazioni a tutti: ai barcaioli, ma questi, essendo la spiaggia bassissima, non vedevano niente (infatti le autorità hanno installato un alto faro); al capo-stazione, al macchinista!

Scrissi anche all'Ufficio metereologico dell'Aeronautica che era abbastanza ricco di notizie, perché l'idroscalo dell'Ala Littoria era stato sei anni alla foce del Tevere.

PRESIDENTE — A proposito della riunione del 5 maggio 1952 presso il Capo di Stato Maggiore, può dirci se il mutamento del progetto (del progetto Amici) fu determinato, sia pure soltanto in qualche misura, dell'accertamento della migliore natura del terreno?

TESTE — Non posso rispondere.

PRESIDENTE — Perché?

TESTE — Non ho elementi per rispondere; su una spesa di tanti miliardi previsti, non ha interesse che il terreno renda più o meno dal lato agricolo...

PRESIDENTE — La mia domanda era un'altra e cioè se gli ulteriori accertamenti (fatti dopo la scelta del terreno avvenuta il 29 luglio 1947) hanno in qualche misura influito nel mutamento di progetto o se, viceversa, questo mutamento è avvenuto per ragioni tecniche di diversa natura, esclusivamente aeronautiche.

TESTE — Purtroppo non abbiamo mai ragionato, né discusso, né parlato sullo schema di piste; né io né la Commissione abbiamo potuto esprimere il nostro parere in proposito.

PRESIDENTE — Può dirci qualcosa in merito ad una lettera del marzo 1952 a firma del Direttore dell'Aviazione civile il quale le scriveva appunto circa l'opportunità di accertare se a suo tempo (1946-1947) vennero effettuati da tecnici specialisti idonei esami per determinare che la piana di Bonifica di Porto rispondeva meglio di ogni altra località? Ricorda questa lettera?

TESTE — Da chi fu compilata?

PRESIDENTE — Dal direttore generale dell'aviazione civile (che in quel momento era a capo dell'ufficio Amici). Perché queste perplessità?

TESTE — Non ricordo, è strano!

PRESIDENTE — Ricorda lei che il defunto professor Maresca, in più occasioni, dal 1948 al 1952, ebbe a lamentarsi di come venivano eseguiti i lavori di accertamento del sottofondo, di pavimentazione, sino a dichiarare che tanto lui che gli altri non intendevano avallarli?

TESTE — Non ricordo. In che data precisamente?

PRESIDENTE — Nel 1952.

TESTE — Fui io che pregai il professor Maresca di collaborare perché era un uomo dedito allo studio; aveva per i terreni una

passione straordinaria, ne parlava addirittura come di creature sue. Lo rividi una volta (non so se a Fiumicino o in ufficio) e gli chiesi come andavano i lavori. Mi rispose con un'aria tutt'altro che serena ed io gli dissi che con la sua autorità, con l'aiuto dei suoi collaboratori (tra i quali l'ingegner Moraldi) ed i mezzi meccanici a sua disposizione sarebbe riuscito ad ottenere buoni risultati. Ricordo che proposi anche alla Commissione di dargli un compenso di 100-150 mila lire, visto che lavorava tanto ed in sostanza non guadagnava niente.

PRESIDENTE — Non cambiò opinione?

TESTE — Non so come l'abbiano liquidato in seguito.

PRESIDENTE — Ma ricorda lei se in colloqui privati il professore Maresca mostrò delle riserve, delle preoccupazioni circa la natura del terreno?

TESTE — No. Ma non eravamo più nella fase di ricerca della bontà del terreno.

PRESIDENTE — A me è rimasto un punto non chiaro. Lei ci ha detto prima che sostenne la necessità di passare dalla stima unitaria alla stima differenziata per tutto il sedime anche in relazione al fatto che il nuovo progetto portava il sedime dell'aeroporto per la maggior parte nella zona sabbiosa. Questa sua posizione sarebbe stata logica se il passaggio dalla stima unitaria a quella differenziata avesse potuto avere efficacia retroattiva; ma nel 1953 stavano già lavorando.

TESTE — Nel 1953 ero fuori completamente.

PRESIDENTE — Nella sua lettera di risposta al generale Urbani, in data 17 luglio 1953, ella si è detto convinto che il progetto, carico di errori « può condurre a spreco di miliardi ». Ci parli per favore di questo spreco di miliardi.

TESTE — Come è possibile ideare un aeroporto di quattro piste progettandone soltanto due? Che cosa succederà delle altre due piste? Dove e come le potremo mettere? Quali lavori occorreranno? Quante tombature di canali si dovranno fare? Il preventivo, invece, doveva essere fatto sul progetto elaborato dai nostri ingegneri! Come si sarebbe dovuto rispondere a tutti questi interrogativi? Per me, si trattava di fare un salto nel buio per quanto riguarda l'avvenire; di qui gli sprechi.

PRESIDENTE — Sa che una volta la Commissione alleata ha scartato Fiumicino come sede di aeroporto?

TESTE — La scartò perché allora l'Aviazione americana non esaminava il sottofondo e il terreno era pieno di ondulazioni dell'ordine di un metro e più.

PRESIDENTE — Nel luglio 1947 si disse che bisognava fare un esame comparativo tra Casal Palocco e Fiumicino e soprattutto ci si fermò sulla questione dell'elemento costo piste. Questo raffronto in merito alla natura del terreno, fu fatto?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Nella seduta del 19 gennaio 1949 fu detto che bisognava fare delle opere di bonifica e fu presentato anche da parte dell'ingegnere Buongiorno una specie di preventivo; ella però ritiene che questo preventivo spese di bonifica doveva essere riveduto e ridotto. Come va che mentre gli ingegneri dicevano che era necessaria una spesa di un certo numero di milioni lei riteneva che ce ne volessero di meno?

TESTE — L'ingegnere Buongiorno consigliò di interrogare un ingegnere pratico della zona, l'ingegnere idraulico Marchi. Questi un giorno comunicò che, potendo il Tevere tracimare, era necessario un argine intorno all'aeroporto. Proposta fantasiosa tanto è vero che i pericoli di inondazione sono stati scongiurati arginando il fiume.

PRESIDENTE — In un verbale è detto che il personale tecnico preposto ai lavori di progettazione dell'aeroporto è stato restituito alla Direzione generale del Demanio.

La causa addotta fu la deficienza del personale in seno alla direzione stessa. Lei ritiene pretestuosa questa spiegazione o effettiva?

TESTE — Come potevo saperlo? Non ho avuto modo di accertare.

PRESIDENTE — Però in una successiva seduta, quando il commendatore La Farina avocò al Ministero dei lavori pubblici tutti i poteri, la Commissione deliberò la sua « presenza funzionale non solo per la definizione del progetto ma anche per la fase esecutiva ».

TESTE — È stata una affermazione della maggioranza, la quale non gradiva questa esautorazione, ed io ho dovuto metterla al verbale. Era un tentativo di salvataggio della Commissione, miseramente fallito.

PRESIDENTE — Conosce qualche cosa della lettera del maggio 1951 scritta dal generale Pezzi, capo di Gabinetto, all'ufficio del Segretariato generale?

TESTE — Non ho mai avuto notizia di quella lettera e perciò non so nulla.

PRESIDENTE — Il 7 dicembre 1951 ella scrisse una lettera al generale Silvestri chie-

dendo direttive e consigli sulle modalità da seguire nella discussione in Commissione in merito a « varianti al primitivo progetto ». A che cosa si riferiva ?

TESTE — Non ricordo: la Commissione era già esautorata.

PRESIDENTE — Nella relazione al « progetto Amici » che è stata presentata nel novembre 1951 è scritto: « Lasciai inalterata la posizione della pista già in appalto per considerazioni morali ed economiche, anche se considerazioni puramente tecniche avrebbero suggerito per lo meno uno spostamento parallelo al nord ». Sa quali fossero le ragioni morali ? Ha conoscenza di questo apprezzamento ?

TESTE — Le considerazioni morali vanno ricercate in quei rilievi che certamente non sarebbero mancati se si fosse mandato all'aria tutto il lavoro che era stato fatto. Perciò, più che morali, le chiamerei politiche o di opportunità.

PRESIDENTE — Ella ci ha parlato del suo incontro con il comandante generale dei carabinieri; vuole dirci il nome di questo generale e parlarci dello svolgimento di questo colloquio ? E anche a che titolo il generale la convocò e la interrogò, tanto più che disse che non stava espletando un compito di istituto ? La chiamò forse a titolo privato ?

TESTE — Era il generale Morosini e mi chiamò per incarico del Ministro Taviani.

PRESIDENTE — Perché fu scelto un generale dei carabinieri ?

TESTE — Perché, forse, credeva che mi facesse molto effetto.

PRESIDENTE — Il generale le ha chiesto chiarimenti su alcuni brani della lettera; quali spiegazioni gli ha dato ?

TESTE — Mi ha chiesto che cosa intendevo per « malefatte ». Io gli risposi che lo sapevano bene coloro che gli avevano dato l'incarico. Ed io gli ho consegnato le mie « note ».

PRESIDENTE — Il generale dei carabinieri redasse un verbale ? Le fece firmare qualche cosa ?

TESTE — No, mi ringraziò. Mi chiese se gli potevo lasciare quelle mie « note » ed io assentii. Mi avvertì che le avrebbe consegnate al Ministro, ma io replicai che il Ministro ne era già in possesso. Aggiunse che se le sarebbe copiate. Poi ci siamo salutati. Non mi ha fatto firmare niente, non c'è stata nessuna indagine.

PRESIDENTE — Quando ella espresse un giudizio di scarsa diligenza e mise un po' anche in dubbio le capacità tecniche del consulente straniero Tucker, la Commissione in quel momento era nella pienezza dei suoi poteri: ella ha segnalato che questo suo convincimento lo ha tratto dal fatto che il Tucker fosse un po' conformista, che in sostanza non faceva che ripetere o confermare e non dava un apporto critico originale. Per quale ragione si era formato il giudizio ? Come mai non ha ritenuto di segnalare al Ministro o al capo di Gabinetto l'inutilità della presenza di questo consulente straniero, tanto più che era pagato profumatamente ?

TESTE — Non ho segnalato niente; il mio convincimento me lo sono formato nel giro di quelle tre o quattro volte che l'ho visto e che ha preso la parola. Ho saputo dopo che era pagato bene.

PRESIDENTE — Parlava italiano ?

TESTE — No, parlava inglese, ma c'erano molti tra noi che conoscevano questa lingua.

PRESIDENTE — Un teste ci ha detto che ad un certo punto si determinò un contrasto tra lei, unico isolato che sosteneva il principio delle sei piste, e tutti gli altri ufficiali tecnici aeronautici, i quali ritenevano che la funzionalità di Fiumicino poteva essere assicurata con le due piste. Conferma se il contrasto si radicalizzò in questi termini ?

TESTE — Qui c'è un equivoco grave. Sono stato proprio io che ho determinato, personalmente dopo studi e sopralluoghi all'estero, di sottoporre al Consiglio dell'Aria la proposta di ridurre a quattro le sei piste originarie; in quell'occasione il Consiglio dell'Aria, purtroppo, ad unanimità rigettò il progetto.

PRESIDENTE — Lo rigettò perché erano troppo poche ?

TESTE — Lo rigettò perché il Consiglio ritenne che andavano bene sei piste.

PRESIDENTE — Gli esposti raccolti nelle sue « note » ed in altre segnalazioni, erano manifestazioni di un suo punto di vista personale o li portò in Commissione (ma non risulta dai verbali) o, comunque, si consultò privatamente con altri membri della Commissione ?

TESTE — Il grado e le cariche delle persone implicate in questi dissensi mi impediva di consultarmi con altri. Erano l'espressione di punti di vista miei personali.

PRESIDENTE — Ella ha detto poco fa che ci avrebbe dato quella noticina delle spese; quella noticina non ci è stata data.

TESTE — Mi riservo di farla avere.

PRESIDENTE — Ed i documenti relativi alla inchiesta Panunzi ?

TESTE — Ma non ho niente !

PRESIDENTE — Può dirci se ci fu collaborazione tra la Commissione da lei presieduta

ed i vari uffici del Ministero dell'Aeronautica, tra Ministero Aeronautica, Commissione e Ministero dei lavori pubblici ?

Come si svolsero questi lavori ? Ricorda se vi furono contrasti, divergenze che determinarono lungaggini e polemiche ?

TESTE — Tra la nostra Commissione ed il Demanio doveva esserci identità di vedute anche perché il Demanio doveva intervenire per procurarci quanto occorreva (dai tavoli agli ufficiali) per portare a termine il progetto. Con lo Stato Maggiore, quindi, si andava d'accordo, tranne si intende a volta su particolari tecnici. Con i Lavori pubblici, invece, pochissimo. Ricordo che quando si presentò il nuovo membro della Commssione, dottor La Farina e lo salutammo augurandogli un proficuo lavoro insieme a noi, si alzò e disse: « reputo inutile e dannosa la presenza della Commissione ». Mi premurai, quindi, di fargli leggere la lettera di incarico del Ministro. Per il Ministero del tesoro non potei fare niente.

PRESIDENTE — Nelle sue « note » ella fa presente una fondamentale discrepanza di giudizio emersa circa la convenienza o la possibilità tecnica di costruire l'aeroporto su due piste anziché su quattro. Ella sostenne che ne erano sufficienti quattro, ma in effetti, ad onta delle sue affermazioni, ne costruirono due. Può dirci se l'insistenza dell'Ufficio progettazione per la soluzione delle due piste piuttosto che delle quattro volute da lei, vada attribuita a motivi di origine puramente tecnica o a qualche possibile malefatta ?

TESTE — Le due piste sono per l'inizio dell'attività di un aeroporto. Finché il traffico aereo non supera i 200-250 aeroplani al giorno due piste bastano. Allorché il traffico aereo supera quel limite, occorrono quattro piste.

PRESIDENTE — Io le chiedevo se, secondo lei, questa discrepanza di opinioni era giustificata da una manovra sotterranea, da qualche malefatta (se insomma si voleva espropriare meno terreno o più) oppure era basata esclusivamente su apprezzamento di carattere tecnico ?

TESTE — Non posso fare un apprezzamento; non capisco quali potevano essere i motivi trattandosi di una cosa tanto logica. È un errore progettare un collegio per quattrocento allievi e limitare il progetto alle camerate per duecento.

PRESIDENTE — È dunque del parere che l'aeroporto è ugualmente funzionante con due piste ?

TESTE — Sì, ma per 250 aeroplani al giorno come massimo.

PRESIDENTE — Come spiega che mentre generalmente alle Commissioni tecniche veniva affidato un periodo di tempo abbastanza lungo per espletare il loro lavoro, alla Commissione sorta per delle obiezioni mosse dal generale Biani furono concessi soltanto otto giorni ? Poiché ella ha detto che il termine veniva di regola fissato su richiesta degli incaricati, può dirci se nel caso specifico quel termine venne invece imposto ?

TESTE — Quello è un lavoro di segreteria. Ci si mette sempre d'accordo con gli interessati !

PRESIDENTE — Può confermare che dovendosi a Roma fare un nuovo aeroporto si doveva escludere la possibilità di prolungare Ciampino per la presenza della città e dei monti Albani ?

TESTE — Confermo: prima di tutto per la presenza di Monte Cavo e poi per la impossibilità di fare delle piste normali oltre a quella esistente.

PRESIDENTE — Conferma che il sedime sul quale è stato costruito l'aeroporto di Fiumicino era il migliore ?

TESTE — Volendo affrontare le relative spese un campo di atterraggio lo si può fare anche sul Monte Rosa.

PRESIDENTE — Ritiene che l'attuale orientazione delle piste (quelle cioè che si chiamano in gergo di piloti la sedici e la venticinque) sia l'orientazione più opportuna che si poteva avere, tenendo presente la direzione prevalente dei venti e gli ostacoli circostanti ?

TESTE — Il diagramma dei venti stabilisce che la posizione della pista principale dovrebbe essere ruotata di venti gradi verso il mare; quindi dal lato di Ostia verso il mare, cioè verso ponente.

PRESIDENTE — Ella ha detto che allo stato attuale della tecnica della navigazione due piste possono essere sufficienti per smaltire il traffico aereo di 200-250 velivoli. Desidero sapere se, tenuto presente che la giornata è di 1440 minuti primi, non le consta che con i nuovi sistemi di radio-guida sia possibile avere un numero maggiore di toccate e di levate.

TESTE — Purtroppo no; il calcolo è già stato fatto all'osso, senza considerare che, specialmente nei giorni di cattiva visibilità, gli aeroplani dovrebbero essere dirottati.

PRESIDENTE — Ella ha escluso che qualcuno avesse fatto pressione su di lei circa la scelta della zona di Fiumicino.

Ma era lei che sovraintendeva alla scelta o erano gli altri tecnici della Commissione

che avrebbero dovuto meglio indirizzare la Commissione stessa ai fini della scelta? Era lei il punto debole di pressione o potevano essere altri ?

TESTE — Ero io uno degli elementi della Commissione, ero il tecnico, se vogliamo, il pilota, anzi ero uno dei tecnici piloti. Ora vorrei permettermi di precisare alcuni punti riguardanti le « stime », le « malefatte », di cui abbiamo parlato. Per non dire qualche cosa di più o qualche cosa di meno, ho scritto alcune righe che vorrei leggere: Come gli onorevoli commissari possono notare, quale Presidente della Commissione Interministeriale, sia nel 1951 che nel febbraio 1953 io insistetti nel rilevare la irregolarità della stima a prezzo medio per ettaro senza che si sottoponesse il proprietario alla firma di un atto di sottomissione di detto prezzo per ogni superficie del comprensorio, così da evitare di pagare lire 45 al metro terreni stimati a lire 15 ed invece sentirsi un domani il proprietario contestare il prezzo di esproprio a lire 45 per i terreni delle zone appoderate.

Ed inoltre feci rilevare come il prezzo medio anzidetto fosse molto più alto di quello che risultava (secondo informazioni) dalle cifre concordate con gli uffici fiscali in occasione della successione Torlonia.

Cosicché gli onorevoli commissari debbono convenire che ove io, quale Presidente, fossi stato favorevole alla scelta del terreno di Fiumicino non per motivi tecnici aeronautici ma per quelli insinuati, avrei dovuto guardarmi dal fare il censore sulla questione delle stime e dei prezzi accordati ai proprietari.

Per quanto riguarda la lettera all'onorevole Pacciardi, ritengo che gli onorevoli commissari debbono riconoscere che un Presidente di Commissione interministeriale, che avesse subìto od accettato pressioni o qualcosa di diverso – e fosse quindi in colpa – evidentemente non avrebbe parlato per anni ed anni di colpe degli altri, di cose fatte male e addirittura di « malefatte ».

Per questo indubbiamente la Commissione di inchiesta riconoscerà la buona fede, ma più che altro lo scrupolo e l'onestà, oltre che la competenza specifica del Presidente della Commissione per l'aeroporto che egli ha potuto dimostrare fin quando è stato lasciato nelle sue funzioni complete.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. ATTILIO MATRICARDI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE RANDOLFO PACCIARDI

La Commissione, riunita in seduta il 10 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Randolfo Pacciardi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella è stato Ministro della difesa dal 23 maggio 1948 al 7 luglio 1953: è esatto ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quando, nel 1948, ha assunto la carica di Ministro della difesa, sa dirci a che punto era la realizzazione dell'aeroporto di Fiumicino ?

TESTE — Di realizzato mi pare ci fosse ben poco. Quando ebbi il Dicastero della difesa rilevai che era già stata costituita, dal gennaio 1947, ad opera del mio predecessore, Ministro Cingolani, una Commissione incaricata dello studio e della progettazione dell'aeroporto di Fiumicino, presieduta dal generale Matricardi e composta da vari esperti militari e civili. Quando, nel 1948, firmai il decreto relativo alla costituzione della Commissione, questa in effetti, aveva già scelto il suolo, preparato dei progetti (che in sostanza venivano superati di sei mesi in sei mesi dalle esigenze sempre nuove della tecnica dell'Aviazione; il mio decreto non fu altro, in sostanza, che una ratifica di una precedente decisione), ma non ricordo se fossero iniziati anche i lavori. Per quanto l'aeroporto di Fiumicino rappresentasse, nel complesso dell'amministrazione della difesa, un dettaglio, ricordo che già dal 1946 il Demanio aveva studiato la progettazione di alcuni aeroporti secondo le regole dell'I. C. A. O. Si pensò dopo anche ad altri aeroporti, come quello della Malpensa, di Fiumicino, di Capodichino a Catania, e ricordo che ebbi ad illustrare, in un mio discorso alla Camera, i nostri programmi.

Ritornando al generale Matricardi, questi mi parlò, nei rari incontri avuti con lui, di un progetto di sei piste, progetto che fu poi ridotto a tre ed infine a due: si evolveva, nel frattempo, non solo la tecnica della costruzione degli aeroporti, ma l'aviazione stessa. Per gli aeroporti in genere, responsabile era sempre stato il Ministero della difesa; adesso invece buona parte della competenza era stata trasferita al Ministero dei lavori pubblici; ed a questo Ministero infatti, fu affidato l'incarico di dare esito a tutte le gare di appalto. Per la verità la suddivisione dei compiti non è stata mai ben definita a cominciare dal primo decreto. Mi resi conto che la coesistenza dei due Ministeri rappresentava un doppione inutile. Non si sapeva cosa dovesse fare quello della Difesa, ma, evidentemente, poiché era responsabile dell'Aviazione civile, era chiaro che ad esso spettasse almeno il compito della sorveglianza.

PRESIDENTE — Quando ella, nell'aprile del 1948, firmò il decreto ministeriale, regolarmente registrato alla Corte dei conti, con il quale nominava la Commissione Matricardi come ne interpretò i compiti ?

TESTE — I compiti erano stati già fissati dal Ministro Cingolani.

PRESIDENTE — Ma alla Commissione furono affidati compiti di studio, o compiti più vasti ?

TESTE — Anche nelle intenzioni del Ministro Cingolani i compiti della Commissione erano chiaramente espressi: essa aveva un carattere puramente preparatorio dovendo poi cedere il passo (cosa indubbiamente strana perché già esistevano dei Ministeri competenti; ma allora c'era un po' di confusione) ad un ente per l'aeroporto di Roma. Di tale ente poi non si parlò più, ma la Commissione comunque, aveva i suoi compiti limitati proprio ad una fase preparatoria.

PRESIDENTE — Risulta che ella, con lettera del settembre 1948, trasferiva la competenza della progettazione dell'aeroporto dalla Commissione Matricardi alla Direzione generale del Demanio aeronautico e che successivamente nominava il generale Matricardi alto sorvegliante. Può dirci quali furono i motivi che determinarono tali decisioni ?

TESTE — Dai primi contatti avuti con il generale Matricardi mi convinsi subito che questi era a mio giudizio un uomo di media statura e mi accorsi ben presto che la Commissione stessa era il frutto di una grande confusione. Anche quando qualificati tecnici dell'Aeronautica dimostrarono che il suo progetto era da considerarsi del tutto sorpassato rispetto ai nuovi tempi, egli continuava ad insistere sulla bontà delle sue idee. Decisi quindi di sopprimere questa Commissione che praticamente dimostrava di essere del tutto inutile, ma non ebbi la fermezza di farlo subito, sensibile come ero a dei motivi di carattere umano nei riguardi di questo generale che era uno dei pochi ad aver fatto la guerra partigiana.

Credo che sia stata proprio questa la ragione per la quale i miei predecessori lo nominarono o lo confermarono alla presidenza della Commissione. La convinzione, dunque, di sciogliere questa Commissione si radicò in me fin dal gennaio 1948 per cui incominciai con limitarne i compiti a funzioni di carattere puramente consultivo (in definitiva qualcosa l'aveva fatta) e nel 1951 decisi di dare l'incarico al Ministero competente, cioè all'Aeronautica.

PRESIDENTE — Ella dunque nel settembre 1948 affidava l'incarico della progettazione dell'aeroporto alla Direzione generale del Demanio, essendo questa l'organo veramente responsabile e competente in materia. Senonché nel 1951 questo incarico subì un ulteriore trasferimento e cioè dalla Direzione generale del Demanio passava alla Direzione generale dell'Aviazione civile, dove, per la occasione, fu costituito un apposito ufficio a capo del quale fu messo un certo colonnello Amici. Quali furono le ragioni che determinarono questa seconda decisione?

TESTE — Bisognerebbe innanzitutto vedere se nel 1948 esisteva una Direzione generale dell'Aviazione civile; io non credo, o per lo meno credo che fosse ancora in uno stato embrionale. Probabilmente la proposta di trasferire questo incarico all'Aviazione civile mi sarà stata fatta dal Capo di Stato Maggiore o dal Segretario generale, ma sempre con organi, elementi tecnici del Demanio. Il colonnello Amici al quale ha fatto riferimento era allora un capitano, un piccolo ufficiale che non aveva accesso al Ministro; una persona insomma della quale ignoravo persino l'esistenza. Il generale Pezzi mi ha ricordato che l'Amici mi fu presentato, nel 1953, in aereo di ritorno da un corso insieme ad un gruppo di ufficiali.

Si trattò, comunque, di una delle tante presentazioni che si fanno ai Ministri; e per giunta occasionale, nulla di particolare. Come fosse formata questa Commissione tecnica io non lo so; era questa una mansione degli organi tecnici. È evidente che non potevo interessarmi da chi personalmente erano formati i diversi uffici; probabilmente alla composizione di queste Commissioni provvedeva lo Stato Maggiore o il Segretario generale, anche se poi il decreto lo firmavo io; ma ne firmavo a migliaia!

PRESIDENTE — Guardi che l'Amici rientrò in servizio, nel 1950, dopo aver avuto, diciamo così, delle traversie. Infatti aveva subìto un processo per collaborazione, ma poi era stato prosciolto perché il fatto non costituiva reato. Senonché, ad onta di ciò, nel 1951 gli venne affidato l'incarico, non trascurabile, della direzione di un ufficio tecnico per la progettazione dell'aeroporto di Roma. Quando l'Amici fu allontanato non so precisamente in quale delle tante posizioni si trovava, ma dopo, dalla stessa guida Monaci si poteva trovarlo sotto la voce costruttori o impresari.

TESTE — È chiaro che se qualcuno mi avesse segnalato questo precedenti, io non lo avrei nominato, ma non potevo certo andare a consultare la guida Monaci! Ripeto, comunque, che ho ignorato l'esistenza di questo Amici fino al 1953, anno in cui mi fu presentato in aereo New York-Roma. Io avevo contatti o con il Direttore del Demanio o con il Direttore dell'Aviazione civile o, raramente, con il generale Matricardi. Dico raramente perché, essendosi creato un contrasto tra questi e l'Aeronautica, e poiché il generale cercava in tutti i modi di reclamare e difendere la sua proposta, io cercavo di riceverlo il meno possibile anche perché (ed era logico) avevo molta fiducia nei tecnici dell'Aeronautica. Come ho già detto ero venuto nella determinazione di dare la competenza di questo problema a chi veramente spettava.

PRESIDENTE — Relativamente al generale Matricardi, ricorda se questi ebbe a denunziare talune irregolarità di un certo rilievo circa l'attività svolta dal colonnello Panunzi?

TESTE — Non conosco questo colonnello, nè le denunzie di Matricardi.

PRESIDENTE — Sembra che il tenente colonnello Panunzi non abbia eseguito perfettamente talune indagini relative all'idoneità del suolo, indagini che furono affidate alla Società Ferrobeton. Il Generale Matri-

cardi propose la punizione del Panunzi e difatti ci fu a suo carico un'inchiesta amministrativa e cinque giorni di arresti di rigore che gli furono poi commutati ai fini della iscrizione nel libretto. Sa niente di tutto questo ?

TESTE — Che io ricordi (ma questa era per me un'attività *a latere*) non mi fu mai segnalato nulla di tutto questo. Ho sentito dire in questi giorni (mi sono documentato un po' perché le cose erano ormai vaghe nella mia memoria) che il generale Matricardi aveva dato indebitamente gli arresti (non essendo più in servizio) ad un ufficiale che gli aveva risposto male.

PRESIDENTE — Diede gli arresti tanto al Panunzi che ad un altro colonnello, il Toscani. Sembra però che il generale Matricardi cercasse di essere ricevuto da lei e che lei viceversa, non avesse molto piacere di intrattenersi con lui.

TESTE — È vero. Sa, in un primo tempo, dati i miei precedenti di antifascista, mi faceva piacere di ricevere il generale e credo di averlo fatto spesso. Ma, in seguito al contrasto che si determinò fra lui ed i tecnici dell'Aeronautica, questo mio piacere diminuì perché sapevo che le sue visite si risolvevano nello sfogo di un generale che aspirava in cuor suo, mi si disse, a diventare Direttore dell'aeroporto. Io avevo veramente della simpatia umana per lui e questo giustifica, o meglio spiega (si tratta in definitiva di danaro dello Stato) le mie perplessità, la lentezza eccessiva con la quale ho proceduto per arrivare allo scioglimento di questa Commissione; ma entrando in un Ministero non me la sentivo di sfasciare immediatamente tutto quanto era stato fatto dal mio predecessore.

PRESIDENTE — Ha conosciuto direttamente dall'interessato l'aspirazione del generale Matricardi a dirigere l'aeroporto ?

TESTE — Si è trattato soltanto di una voce che correva nell'ambiente.

PRESIDENTE — Un teste militare ha affermato che gli ufficiali erano riusciti a convincere il Ministro Pacciardi a trattenere ancora per un anno il generale Matricardi. Senonché, proprio il giorno dopo che l'onorevole Pacciardi aveva accolto il loro desiderio, un giornale pubblicò un articolo pieno di critiche contro il Ministro. Nell'articolo era detto tra l'altro che il Ministro non si intendeva del problema. Il teste così aggiunse: « Il Ministro mi fece leggere l'articolo, facendomi altresì rilevare che esso era in contrasto con le manifestazioni di affetto del Matricardi, di cui mi ero fatto portavoce, e così intervenne presso la Corte dei conti o la Ragioneria generale dello Stato per ottenere in giornata la restituzione del decreto di trattenimento in servizio del generale Matricardi ».

TESTE — Io non ricordo quale fu la causa occasionale che mi decise a finirla con quella Commissione. Può darsi benissimo che sia stato l'articolo o le critiche; comunque essa deve ricercarsi nello stato di incompatibilità di collaborazione che il Matricardi aveva creato col Ministro, col Ministero e con gli organi tecnici. Dovrei dire che sono stato abbastanza generoso. Bisogna tener presente che il Matricardi non era un generale in servizio, ma in posizione ausiliaria, richiamato proprio per quel compito. E se per aver pubblicamente criticato il Ministro, questi si fosse limitato a ritirare il decreto, si deve convenire, ripeto, che il Ministro fu molto generoso. Avrei agito con molto meno generosità in altri casi. C'è sempre stato da parte degli ufficiali dell'aeronautica e da parte mia una simpatia umana per quest'uomo che dopo aver fatto il suo dovere durante la guerra di liberazione, riuscì a trovare una possibilità di impiego, che io cercai di prolungare il più possibile. A un certo momento però doveva pur finire. Ripeto che, senza dubbio, nei riguardi di un dipendente che si fosse comportato in quel modo, qualsiasi Ministro avrebbe agito con molta generosità, se avesse agito come io, allora, ho agito. Un collaboratore del Ministro, generale in posizione ausiliaria ma sempre generale, non deve comportarsi in quel modo. Comunque, non ricordo di aver mandato un ufficiale a ritirare il decreto per l'articolo sul giornale. Articoli contro di me ne sono stati scritti tanti e perciò non ricordo se fu uno di essi la causa.

PRESIDENTE — È vero che lei si sarebbe opposto alla liquidazione di una indennità mensile pari allo stipendio di un generale di brigata, che sarebbe spettata al generale Matricardi ?

TESTE — Escludo che da parte mia possa esservi stata una animosità del genere. Lo escludo, non perché lo ricordi, ma per il mio temperamento.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi ha anche sostenuto che fu costretto a fare una citazione per avere l'indennità in questione.

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi nel 1956 le scrisse una lettera ?

TESTE — Sì, e la mandai ai carabinieri perché in essa erano contenute insinuazioni nei riguardi dei miei collaboratori. Non es-

sendo più Ministro, non avevo alcuna facoltà di agire direttamente e perciò chiesi ai carabinieri di chiedergli che cosa avesse da dire. Non mi preoccupavo per me, naturalmente, ma quegli accenni a « compari » e a « malefatte » mi indussero a pregare il generale comandante dei carabinieri, come semplice cittadino e deputato, di fare un'inchiesta per sentire ciò che quel signore aveva da dire.

PRESIDENTE — In quali termini ella si rivolse al Comandante dell'Arma dei carabinieri ?

TESTE — Lo pregai di sentire in che cosa consistessero le « malefatte », e quei termini misteriosi di « compari » e « indennità ». Certamente non lo pregai di chiedere al generale Matricardi come mai si fosse permesso di usare quelle espressioni ! A causa di quelle allusioni a « malefatte » perpetrate durante il mio Ministero, pensai che la miglior soluzione consistesse nel fargli raccontare al Comandante dell'Arma dei carabinieri ciò che aveva da dire.

PRESIDENTE — Lei ricorda di aver avuto un documento, dall'estensore elegantemente definito *bouquet*, nel quale documento il generale Matricardi, personale estensore del medesimo, avrebbe elencata tutta una serie di irregolarità, beninteso dal suo punto di vista ? Nell'occasione ricordata il generale Matricardi ne consegnò copia anche al Comandante generale dell'Arma (così ha affermato); ma in precedenza, quando ella è stato Ministro, ne ha avuto notizia ?

TESTE — Non ne ho avuto notizia. Può darsi che fra le varie carte del Ministero sia passata qualche cosa del genere ma a me non è stata segnalata in modo particolare. È probabile che sia andata a finire al Gabinetto in Segreteria, ma io non lo so. Un dato di fatto è certo: che quando il Matricardi si è rivolto con lettera direttamente a me, io ho dato incarico al Comandante dei carabinieri di interrogare il Matricardi in proposito.

PRESIDENTE — Durante il suo mandato ministeriale ebbe notizia di lamentele, di critiche, di preoccupazioni, di riserve in ordine alla scelta del suolo fatta dalla Commissione Matricardi ?

TESTE — Da vaghe notizie giornalistiche, mi pare.

PRESIDENTE — Da parte dei responsabili del Ministero (Segretario generale, Capo di Gabinetto, alti ufficiali) venne a captare qualche preoccupazione circa l'idoneità del suolo dell'aeroporto o su una spesa eccessiva che il suolo stesso poteva richiedere ?

TESTE — No, non ho mai avuto notizie del genere. La Commissione tecnica, in riunioni alle quali partecipavano i più alti ufficiali dell'aeronautica, a cominciare dal Capo di Stato maggiore e dal Direttore generale dell'Aviazione civile, deliberò – e risulterà certamente dai verbali – che i tracciati erano sbagliati, ma quanto al suolo ed all'ubicazione non vi fu mai segnalazione nel senso che fossero stati commessi errori. Già allora, mi pare, apparivano sui giornali critiche varie: quella, per esempio, relativa ai rumori che gli aeroplani avrebbero provocato sorvolando Ostia; ma si trattava di rilievi che riguardavano indirettamente l'ubicazione dell'aeroporto. Mai, comunque, gli ufficiali dell'aeronautica mi hanno detto che l'aeroporto avrebbe dovuto essere fatto da un'altra parte o che fatto in quel terreno, sarebbero stati necessari determinati accorgimenti. La costruzione era affidata ai Lavori pubblici.

PRESIDENTE — Ella ebbe notizia delle stime dei terreni, dal punto di vista delle indennità di esproprio ?

TESTE — Mai. Anzi supponevo (e suppongo tuttora) che questi problemi fossero già definiti quando io ho assunto la direzione del Ministero della difesa.

PRESIDENTE — Le risulta che nel 1949, la sezione Demanio della III Z. A. T. ebbe a procedere alla valutazione di alcuni terreni ?

TESTE — Delle questioni riguardanti spese di esproprio deliberatamente non me ne sono mai occupato, perché erano di competenza del Ministero dei lavori pubblici: era quel Ministero che si occupava dei contratti, degli appalti, delle gare; il Ministero della difesa aveva ben altre incombenze. Io avrei potuto intervenire presso il Ministro dei lavori pubblici solo come collega, ma – ripeto – non ho mai saputo di stime, sbagliate o no, e non sono mai intervenuto.

PRESIDENTE — Ebbe a suo tempo notizia, nel 1950, delle trattative, portate a conclusione con la ditta Manfredi, per l'appalto dei lavori della prima pista ?

TESTE — Non mi sono mai occupato della gara, né mi è pervenuta notizia. Una sola volta mi sono occupato dei rapporti fra la Manfredi ed il Ministero, e me ne sono occupato nella forma più ortodossa. Ciò è avvenuto quando mi venne notizia (forse dal mio Capo di Gabinetto) che i lavori erano stati completamente interrotti, il contratto rescisso ed era necessario procedere ad altre gare. Avevamo già perso molto tempo, e non s'era combinato ancora nulla. Appena ebbi la notizia della sospensione mi parve opportuno intervenire.

Così incaricai il generale Pezzi di tentare un accordo tra gli ufficiali dell'aeronautica e i tecnici dei lavori pubblici, per mandare a conclusione i lavori dell'aeroporto. Debbo ricordare che l'aeroporto era atteso per l'Anno Santo perché l'opinione pubblica temeva che la mancanza di un grande aeroporto ostacolasse l'afflusso dei pellegrini. Per di più avevo annunciato alla Camera la costruzione di 3-4 aeroporti, e non se ne vedeva nessuno !

PRESIDENTE — Sembra che lei avrebbe dato disposizione al suo Capo di Gabinetto, generale Pezzi, di considerare la possibilità di trovare una soluzione conciliante prima di assumere un atteggiamento intransigente. Quali erano i motivi ?

TESTE — I lavori per l'aeroporto erano presso che fermi ed ancora non si era concluso nulla di positivo. Ed io, in un certo senso, mi ritenevo anche corresponsabile di quella situazione, evidentemente nella misura in cui il Ministro della difesa può essere corresponsabile per la esecuzione di lavori in cui non ha assolutamente competenza. Ma l'aeroporto ci voleva, era fuori di dubbio. Naturalmente quando ebbi notizia dell'interruzione dei lavori mi preoccupai; Manfredi o non Manfredi, per me non era questione di nomi; per qualsiasi ditta mi sarei comportato allo stesso modo. Non mi rivolsi neanche al Ministro, ma volli sentire dagli organi tecnici quali possibilità ci fossero per venire a capo della questione e trovare una soluzione idonea.

PRESIDENTE. Si arrivò ad una risoluzione transitoria e la gara per la prosecuzione dei lavori della pista n. 5 fu vinta dalla Società costruzioni e fondazioni: sa se questa aveva rapporti con la ditta Manfredi ?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Ha avuto mai rapporti con la ditta Manfredi ?

TESTE — Mai.

PRESIDENTE — Ella ha motivato le sue pressioni sul Ministero dei lavori pubblici con l'interesse che aveva a far sì che l'opera fosse finita per l'Anno Santo. Nella sua qualità di Ministro della difesa non sapeva fin da allora che con i 4 miliardi l'aeroporto non solo non si poteva finire ma appena appena cominciare ? Allora quale era l'interesse ad evitare che si perdessero un paio di mesi di tempo nei riguardi della ditta quando mancava il finanziamento necessario per mandare avanti i lavori ?

TESTE — Non mi preoccupavo degli altri finanziamenti, perché sarebbero venuti (come infatti poi sono venuti) ma che almeno si facesse quello che si era stabilito di fare ! Avere almeno una pista valida per apparecchi di grande portata, mettere la città di Roma in condizione di aver almeno una pista sussidiaria all'aeroporto di Ciampino rappresentava già un beneficio ! Ora, che ad un certo momento, di questa pista non si parlasse più e che i lavori fossero interrotti senza neppure spendere i 4 miliardi che il Ministero dei lavori pubblici aveva stanziato e prevedere nuove gare per la prosecuzione dei lavori mi pareva una situazione tale che rendesse necessario l'intervento del Ministero della difesa !

PRESIDENTE — Ella ricorderà che tra il Ministero dei lavori pubblici e il proprietario del terreno da espropriare era stata stipulata una convenzione, in base alla quale tutto il terreno, anche quello che eventualmente si fosse reso necessario in un secondo tempo, sarebbe stato valutato ad un prezzo forfettario di 45 lire il metro quadro. Contro questo modo di procedere insorse qualcuno affermando che poteva essere oneroso per il pubblico erario e lei ne sposò la tesi, consigliando, per lettera, in tal senso, il Ministero dei lavori pubblici. Infatti, il contratto fu poi rescisso. Nella sua lettera aveva consigliato di sciogliere il contratto e di far valutare di volta in volta il suolo che veniva espropriato.

TESTE — Evidentemente scrissi la lettera se esiste, nell'interesse dello Stato; lettera che io non ricordo ma che può darsi abbia scritto. Probabilmente saranno stati gli organi tecnici o anche il generale Matricardi a farmi la segnalazione o a prepararmi addirittura la lettera.

PRESIDENTE — Sa che, accogliendo questa sua tesi il Ministero dei lavori pubblici, l'erario italiano è stato gravato di 500 milioni in più; cioè, mentre prima si dovevano pagare 600 milioni, alla fine questa somma è stata più che raddoppiata ?

TESTE — Credevo fosse una lettera buona e quasi stavo per vantarmene !

PRESIDENTE — Guardi che la lettera non è a firma del Ministro, ma del direttore generale; precisamente è firmata dal tenente colonnello Toscani « per il Ministro ».

TESTE — Mi sembrava infatti strano che mi fossi occupato di una questione di carattere tecnico e tanto meno finanziario.

PRESIDENTE — La lettera è del Ministero aeronautica – Direzione generale del Demanio – in data 3 febbraio 1953 e avvertiva il Ministero dei lavori pubblici – Direzione generale viabilità e nuove costruzioni ferroviarie – « che la determinazione di lire 450 mila per ettaro doveva considerarsi,

per l'avvenire, con una certa riserva sia in vista delle eventuali varianti di progetto che avrebbero potuto implicare variazioni anche nelle proporzioni tra le diverse qualità dei terreni da espropriare, sia rispetto alle oscillazioni dei valori venali che si sarebbero potuti verificare nel futuro, data la imprevedibilità del tempo che sarebbe occorso per la realizzazione di tutto il programma di lavoro e che, in vista di tale riserva, si esprimeva il parere che fosse più opportuno per le successive operazioni espropriative, di abbandonare il criterio della stima a prezzo medio per ettaro, per passare invece a quella dei singoli terreni che si sarebbero dovuti occupare permanentemente di volta in volta.

A seguito dell'avvenuta modifica del progetto dell'aeroporto, l'Amministrazione dei lavori pubblici ritenne così necessario annullare quanto fino ad allora disposto o concordato in merito all'espropriazione e pubblicava l'elenco dei terreni da occuparsi in territorio di Roma per la costruzione dell'aeroporto, secondo le procedure richieste per le espropriazioni per causa di pubblica utilità ».

TESTE — È dunque della Direzione generale e non mia questa lettera. Tuttavia non escludo nemmeno la possibilità che avrei potuto firmare una lettera del genere se la Direzione mi avesse detto che quel sistema era più conveniente per lo Stato.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi propose al Ministero dei lavori pubblici di rivedere i prezzi che erano stati concordati ritenendoli eccessivi. Senonché il Ministero dei lavori pubblici ha pagato 405 lire al metro (che era il prezzo unitario medio dei terreni irrigui e dei terreni sterili) i primi terreni espropriati che erano tomoleti valutati a 140 lire. Successivamente (dopo cioè aver pagato un prezzo elevato per terreni non buoni), sopraggiunta questa proposta del Ministero dell'Aeronautica, si ritenne necessario annullare il contratto e stabilire un prezzo di stima nuovo per gli altri terreni che si andavano ad acquistare. Tutto questo, naturalmente, ha comportato l'aumento di oltre la metà del prezzo arrivando al punto di pagare certi terreni (che dovevano costare 450 mila lire l'ettaro) oltre 10 milioni l'ettaro.

Come spiega una simile decisione quando, oltre tutto, il generale Matricardi in un memoriale fece presente che dovendosi cambiare sistema lo si doveva adottare indistintamente per tutti i terreni ?

TESTE — Affermo nella maniera più decisa che non mi sono mai occupato di cose del genere. La fissazione del prezzo, infatti, riguardava il Ministero dei lavori pubblici. Deploro comunque l'esistenza di questa lettera anche nella eventualità la avessi firmata io perché l'oggetto esulava dalla competenza del mio Ministero.

PRESIDENTE — Sapeva lei che a quell'epoca vi fu una lunga vicenda parlamentare con interrogazioni di Terracini, interventi personali del Ministro Aldisio perché già il prezzo di 405 lire, secondo quel che si diceva, era molto elevato ?

TESTE — Non ne ero a conoscenza perché tutto questo non mi riguardava. Si mettano nelle condizioni di un Ministro della difesa nel 1948 con le forze armate da rifare...

PRESIDENTE — Ella ha detto di non essere intervenuto per la scelta del suolo. Dal verbale del febbraio 1952 del generale Pezzi per la questione Manfredi, risulterebbe invece, che da parte sua c'era una certa perplessità sulla scelta del suolo perché sembrava che questo non fosse idoneo. Esprimeva il generale Pezzi una propria convinzione o una preoccupazione che era nota a lei ?

TESTE — Se avessi manifestato perplessità di quel genere, oggi per me questo rappresenterebbe un motivo d'onore.

Purtroppo nessuno mi segnalò che il terreno non era idoneo. Può anche darsi che in questa Commissione i tecnici abbiano parlato a nome del Ministro, come spesso accade, ma, ripeto, non sono stato informato personalmente.

PRESIDENTE — Può dirci se sa che quando si doveva scegliere il suolo vi fu un intervento del Ministero delle poste e telecomunicazioni tendente a non far cadere la scelta nella zona di Casal Palocco essendo stato questo terreno già acquistato dall'Italcable; se successivamente, e per lo stesso fine, vi fu una lettera del Direttore dell'Italcable; se sapeva che Casal Palocco apparteneva alla Società Immobiliare; se tra i motivi addotti vi fu quello dello sviluppo urbanistico della città di Roma ?

TESTE — Spiacente di non poter dare elementi utili, ma devo confermare la risposta di prima.

PRESIDENTE — Puo dirci quali furono i rapporti tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero difesa in ordine alla vicenda di Fiumicino ? C'era una effettiva collabora-

zione o, al contrario, esistevano contrasti, frizioni, divergenze ?

TESTE — Evidentemente era necessario un comando unico, mentre allora c'era un doppione di competenza. Fra i tecnici del Ministero della difesa, che avevano una certa specializzazione nelle questioni aeroportuali, e i tecnici del Ministero dei lavori pubblici, che generalmente costruivano strade, esistevano evidenti dissensi. Non è mia competenza giudicare chi avesse ragione e chi avesse torto. L'interesse dei due Ministri dei lavori pubblici e della difesa, chiunque essi fossero, era che si addivenisse a una collaborazione, che non si continuasse a litigare. Quindi anche queste riunioni che si tenevano tra i tecnici dello uno e dell'altro Ministero avevano lo scopo di raggiungere una collaborazione. Non ricordo affatto la lettera di Aldisio, ma certamente gli avrò risposto nel senso che occorreva collaborazione.

PRESIDENTE — Nella seduta del 26 febbraio 1952 il suo Capo di Gabinetto, generale Pezzi, chiese ai tecnici del Ministero dei lavori pubblici e dell'aeronautica quanto ci fosse di vero nelle voci correnti in merito alle condizioni del sottosuolo, le quali avrebbero compromesso la futura solidità e stabilità della pista. I tecnici di entrambi i Ministeri esclusero ogni eventualità di inconvenienti perché le prove erano state numerose e meticolose.

TESTE — È probabile che si trattasse di riflessi di critiche di stampa che avevano causato legittime preoccupazioni nei funzionari del mio Ministero. Si trattava comunque di questioni tecniche. Personalmente non mi sono mai occupato di questioni del suolo o di altre questioni tecniche. Comunque, se avessi avuto la preoccupazione di venire a capo delle voci che circolavano, sarebbe stata una preoccupazione legittima.

PRESIDENTE — La denuncia da parte del generale Matricardi contro il colonnello Panunzi perché questi non sorvegliava i lavori di indagine che doveva eseguire la Ferrobeton, fu fatta proprio nel periodo in cui ella era Ministro. Non le è arrivata questa voce ?

Gli arresti non li ha dati il generale Matricardi: questi si è semplicemente limitato a denunciare il fatto. Da questa denuncia scaturirono delle inchieste: come Ministro, ella non ha saputo niente ?

TESTE — Non ho mai saputo niente. Era un fatto disciplinare.

PRESIDENTE — Il colonnello Toscani e il colonnello Panunzi, mentre la Commissione Matricardi era ancora in funzione, furono trasferiti alla Direzione del Demanio, che nel frattempo aveva avuto l'incarico di fare il progetto; infine seguirono il colonnello Amici. Ora mi impressiona il fatto che proprio questi ufficiali, che pure avevano dato una pessima prova o per lo meno una prova non buona, fossero poi l'uno, il Toscani, in condizione di scrivere a nome del Ministro per un affare che è costato 300 milioni allo Stato italiano, ed entrambi assegnati ancora in posti di tanto rilievo.

TESTE — Dei loro trasferimenti non ho mai saputo nulla: l'assegnazione di ufficiali tecnici come consulenti tecnici in una Direzione generale è avvenimento che non arriva a nessun Ministro. Il Ministro ha rapporti con il Direttore generale, con il Segretario generale, con il Capo di Stato maggiore, con il Capo Gabinetto, ma non certo con i tecnici. Io non so neppure chi siano Toscani e Panunzi. Posso spiegarmi che, data la rarefazione di tecnici che c'era al Ministero dell'aeronautica per questi lavori, si siano presi due tecnici che già avevano studiato i progetti della Commissione Matricardi, e perciò il fatto non mi impressiona. Per rispondere alla domanda circa la lettera firmata dal Toscani a nome del Ministro, vorrei sapere quali funzioni avesse il colonnello Toscani.

PRESIDENTE — L'intestazione della lettera è la seguente: « Direzione generale del Demanio - 1° reparto - Divisione Demanio ».

TESTE — Non mi consta che un Capo Divisione possa firmare per il Ministro. Probabilmente avrà firmato d'accordo col suo Direttore generale, ma non lo so.

PRESIDENTE — Non le è stata mai mostrata una lettera del 9 febbraio 1953 diretta alla Direzione Generale del Demanio e all'Ufficio del Segretario Generale del suo Ministero nonché al Ministero dei lavori pubblici, in cui il generale Matricardi, firmatario, facendo riferimento alla proposta avanzata dalla Divisione Demanio della stessa Direzione Generale recante la firma del colonnello Toscani « per il Ministro », lettera intesa a proporre la rescissione del contratto per l'acquisto forfettario del suolo sostituendolo col metodo della valutazione di volta in volta, avvertiva gli uffici destinatari che il nuovo sistema proposto era rovinoso per l'Erario ? Si tratta di un atto così importante che avrebbe dovuto essere portato a conoscenza del Ministro !

TESTE — Non ricordo che mi sia stata mostrata una lettera del genere. D'altra parte, ho sempre ritenuto che il Ministro della

difesa non si dovesse interessare a questioni del genere, la sua competenza essendo limitata ai problemi tecnici. E se anche il Ministero della difesa avesse voluto interferire in simili questioni, la decisione ultima sarebbe comunque spettata al Ministero dei lavori pubblici. Forse anche per questo motivo, se anche per caso la lettera mi fosse stata mostrata ed io avessi firmato la risposta, non mi sarebbe balzata all'occhio.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi, appena sciolta la Commissione, insistè parecchie volte per essere ricevuto da lei e consegnarle quelle « note » nelle quali ribadiva questo suo concetto. Viceversa è stato fermato al Gabinetto e gli è stato impedito di parlarle.

TESTE — Può anche darsi, perché la procedura da seguire per parlare al Ministro della difesa è complessa.

PRESIDENTE — Nessuno le ha mai detto che il generale Matricardi aveva delle cose da dirle, delle denunzie da farle ?

TESTE — Premesso che la mia valutazione è fuori causa, devo dire che la mia buona fede è dimostrata dal fatto che il giorno in cui il generale Matricardi ha potuto direttamente informarmi di questa vicenda, io ho mandato la sua lettera al Comandante dei carabinieri. Però senza dubbio il Capo Gabinetto e gli ufficiali addetti indubbiamente sapevano che la Commissione Matricardi era in scioglimento, che del generale Matricardi avevo l'opinione che ho detto, e probabilmente interpretarono il mio desiderio di non riceverlo. Ma se mi avessero detto che il generale Matricardi aveva intenzione di farmi una denuncia, sarebbe stata tutt'altra cosa.

PRESIDENTE — Il Generale dei carabinieri al quale ha mandato la denuncia del generale Matricardi le ha fatto sapere se ha svolto una indagine e le eventuali risultanze ?

TESTE — Non ricordo; ma mi pare che abbia detto che non era emerso niente.

PRESIDENTE — Sapeva lei, quando ebbe il dicastero della difesa, quali erano i funzionari, e di quale grado, che potevano firmare per il Ministro ?

TESTE — Come in tutte le Amministrazioni dello Stato, per il Ministro firma il Direttore generale, non mi consta che possa farlo un capo di divisione, se non in assenza del titolare o per delega.

PRESIDENTE — Sa se i funzionari che firmano per il Ministro hanno carta intestata « per il Ministro » o del Ministero senza specificazione di reparto o di divisione ?

TESTE — Carta del Ministero senza intestazione.

PRESIDENTE — Come mai una lettera di tale importanza, inviata in copia anche al Segretario generale, non fu portata da questo ultimo a conoscenza del suo Capo di Gabinetto e quindi sua ?

TESTE — Potrei spiegarlo con la considerazione che si trattava di una valutazione tecnica e che pertanto non mi riguardava; il Ministro della difesa non doveva interferire in una materia non di sua competenza.

PRESIDENTE — Sembra strano (trattandosi di una pratica impegnativa quale la costruzione di un aeroporto) che il Segretario generale non l'abbia sottoposta al suo esame. Quali erano i suoi rapporti con lui ?

TESTE — Il Segretario generale ed il Capo di Stato Maggiore erano molto spesso da me per conferire sulle varie pratiche ministeriali. Non ricordo affatto che mi abbiano presentato una lettera del genere; non potrei però nemmeno escluderlo, visto che a volte firmavo fino alle tre del mattino e pertanto una lettera poteva anche passare inosservata. Fortunatamente, però non l'ho firmata io. Circa i rapporti miei con il Segretario generale dirò che erano di stretta collaborazione.

PRESIDENTE — Il Segretario generale non le trasmise, oltre alla lettera firmata dal tenente colonnello Toscani neanche la lettera del generale Matricardi ?

TESTE — Né l'una né l'altra.

PRESIDENTE — Vorrei qualche ragguaglio sul sistema delle promozioni e delle nomine negli alti gradi dell'Esercito, perché il tenente colonnello Panunzi fu promosso colonnello e assegnato alla Direzione del Demanio aeronautico, malgrado le tre inchieste, proprio mentre era ministro l'onorevole Pacciardi.

TESTE — Per le promozioni dei colonnelli c'è un'apposita Commissione di avanzamento, stabilita dalla legge e presieduta da un generale di squadra. Il Ministro non può intervenire per le promozioni, se non in senso negativo.

PRESIDENTE — Per quanti anni il generale Pezzi è stato suo capo di Gabinetto e in quali rapporti è stato con lei ?

TESTE — Mi pare che il generale Pezzi sia stato mio capo di Gabinetto per tre anni. I nostri rapporti naturalmente erano di collaborazione, quelli normali intercorrenti tra un Ministro e il suo capo di Gabinetto.

PRESIDENTE — Soltanto oggi ella ha appreso delle denunce del generale Matricardi circa « malefatte » in ordine alla costruzione

dell'aeroporto di Fiumicino, nonostante i colloqui che ella ha avuto in questi giorni col generale Pezzi?

TESTE — Nei giorni scorsi ho chiesto al generale Pezzi di rinfrescarmi la memoria, così come ho chiesto dei dati anche al Ministero della difesa che me li ha forniti.

PRESIDENTE — Come mai un documento così importante, sia pure elaborato dal generale Matricardi, consegnato al suo capo di Gabinetto, non le fu consegnato o non ne fu informato?

TESTE — Sarebbe stato meglio chiederlo al generale Pezzi. Queste cose avvenivano nel febbraio 1953: erano imminenti le elezioni del giugno e probabilmente io ero in giro per l'Italia. È probabile, ma non lo ricordo in modo assoluto, che il generale Pezzi me ne abbia parlato. Non ricordo nel modo più assoluto: e, su questo, impegno la mia parola d'onore. Ma se anche mi fosse venuta all'orecchio qualche voce riguardante interferenze di carattere finanziario, io rimanevo tranquillo, ben sapendo che nelle questioni finanziarie la competenza era esclusivamente del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Tornando al decreto riguardante il generale Matricardi che ella si fece restituire dopo averlo già mandato per la registrazione, le preciso che si tratta del decreto relativo alle competenze.

TESTE — Escludo in modo assoluto di essere intervenuto per contrastare che il generale Matricardi ricevesse le sue competenze.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi disse che era stato chiamato nel 1956 dal comandante dell'Arma dei carabinieri generale Morosini, dal quale avrebbe saputo che la lettera da lui indirizzata all'onorevole Pacciardi era stata consegnata al generale stesso dal Ministro Taviani. Ella afferma oggi di averla consegnata direttamente al generale dei carabinieri. Sa qualche cosa di questa interferenza?

TESTE — A me pare di averla inviata direttamente al comandante dei carabinieri. Non capisco come c'entri l'onorevole Taviani, che era Ministro. Ma penso che, parlandosi in essa di «malefatte» avvenute durante il mio ministero, se anche mi fossi rivolto al Ministro in carica avrei fatto ugualmente il mio dovere. Comunque non ricordo di averne parlato al Ministro Taviani. Ricordo che, parlandosi nella lettera di «malefatte», mi rivolsi all'autorità più competente.

PRESIDENTE — Come mai i compiti della costruzione e della realizzazione di un aeroporto, che per il passato erano stati sempre affidati al Demanio aeronautico, sono passati all'Aviazione civile.

TESTE — Ricordo di aver firmato il decreto per il passaggio della competenza all'Aviazione civile. Indubbiamente lo avrò fatta perché ormai l'Aviazione civile aveva preso corpo ed aveva tutti i servizi tecnici. Normalmente, però, i servizi tecnici sono del Demanio.

PRESIDENTE — Anche gli aeroporti successivi sono stati fatti dal Demanio. L'unica eccezione è stata fatta per Fiumicino!

TESTE — Si è trattato solo di quel caso.

PRESIDENTE — Che cosa lei fece in seguito alla lettera del Ministro Aldisio del 1951, in cui parlava di un «grave stato di disagio» per l'amministrazione dei lavori pubblici per alcune negligenze riscontrate sui lavori e per le varianti che si dovevano apportare al progetto?

TESTE — Dal 1948 ad oggi i progressi della tecnica aeronautica sono stati immensi. I progetti che valevano per il 1949 non erano più validi il 1951. C'è stata una trasformazione dipendente dall'evoluzione della tecnica aeronautica, e bisognava tener conto di tutto nella costruzione di un moderno aeroporto.

PRESIDENTE — L'opera, nel primo progetto della Commissione Matricardi, era valutata 15 miliardi; nel secondo progetto, nove mesi dopo, passò a 25 miliardi. Nella sua qualità di Ministro della difesa si è domandato quanto questa opera sarebbe venuta a costare in definitiva? C'era un impegno dello Stato? Pensava come avrebbe potuto essere finanziata, tenuto conto delle condizioni di ripresa? C'era una certa contraddizione tra le legittime aspirazioni del Ministro della difesa Pacciardi di realizzare il progetto al più presto e la carenza di mezzi finanziari? Si pose il problema dei fondi? Del come costruire un'opera che costava tanti miliardi? Chi li avrebbe dati questi miliardi?

TESTE — Il problema di avere questi stanziamenti era sempre in aria, ma il Ministero dei lavori pubblici, dal momento che doveva essere esso a costruirlo, doveva farsi parte diligente per avere i fondi. Non escludo – e anzi lo dovrei confermare con certezza – che il Ministero della difesa abbia fatto delle pressioni. Tutti sanno che senza il consenso del tesoro il Ministero non può far niente: non può neanche presentare un progetto di legge al Consiglio dei Ministri senza il concerto degli altri Ministri

competenti e prima di tutti del Ministro del tesoro, vale a dire della Ragioneria generale dello Stato. Mi rendevo esattamente conto che non si sarebbe finito l'aeroporto con 4 miliardi; ma le condizioni finanziarie, come le vedeva il Ministero del tesoro, erano quelle che erano.

PRESIDENTE — A prescindere dalla possibilità concreta di ottenere finanziamenti qual era lo studio, l'impostazione del problema?

TESTE — Come Ministro della difesa, sarei stato estremamente felice se per l'Anno Santo, periodo in cui si prevedeva un maggiore afflusso di aerei, si fosse riuscito ad averè almeno una pista sussidiaria oltre quella dell'aeroporto di Ciampino, in attesa che si completasse l'aeroporto intercontinentale che rappresentava nel suo complesso un grosso problema da risolversi a lunga scadenza.

PRESIDENTE — Senonché, nella lettera a firma di Toscani « per il Ministro », diretta al Ministero dei lavori pubblici e per conoscenza all'ufficio del Segretario generale ed alla Commissione interministeriale, viene usata l'espressione « in conformità delle considerazioni fatte dalla Commissione interministeriale per l'aeroporto intercontinentale di Roma ».

Dalla lettura di tutti i verbali a noi non risulta che la Commissione Matricardi si sia interessata mai dell'argomento prezzo. Come spiega questo?

TESTE — Non so niente, le questioni di prezzo non mi riguardavano.

PRESIDENTE — Lei sa che in seguito a questa lettera vi è stato un intervento scritto dal Ministro del Bilancio onorevole Pella diretto al Ministero dei lavori pubblici e per conoscenza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed al Ministero della Difesa-aeronautica, con il quale si esortava a trovare il modo di utilizzare bene il pubblico denaro. Sa niente di tutto questo?

TESTE — Può anche darsi che abbia visto questa lettera ma, ripeto, riguardava una materia non di mia competenza. Noi non abbiamo mai fatto contratti.

PRESIDENTE — È a conoscenza di una lettera di risposta del Segretario generale della Difesa aeronautica al Ministero del tesoro, lettera mandata per conoscenza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed al Ministero dei lavori pubblici in data 18 maggio 1953, dove, alla fine è detto: « per quanto si attiene alla valutazione degli espropri questa Amministrazione ha già espresso il proprio parere alla competente Amministrazione dei lavori pubblici; concordando pienamente sulla opportunità di procedere ad una stima riferita ai terren effettivamente interessati dalle opere finanziate sia pure nel quadro della servitù da imporsi in conseguenza della realizzazione del progetto totale dell'opera »?

TESTE — Non so niente. (Il Presidente mostra al teste le « note » del generale Matricardi)

PRESIDENTE — Ricorda queste note almeno visivamente ?

TESTE — No.

Desidero precisare che i rapporti di carattere tecnico sono proposte che ha fatto il Ministero dei lavori pubblici. Il Ministro è sempre responsabile, non voglio escludere la sua responsabilità; ma sarebbe direttamente responsabile se il Ministro, di sua iniziativa, avesse detto qualche cosa. In quel caso, per mia fortuna, sono stati gli uffici che hanno fatto queste cose, ma non potrei escludere che se le avessero portate a me per la firma, probabilmente le avrei firmate perché sono valutazioni di carattere tecnico nelle quali non avrei avuto neanche il tempo di entrare, sapendo che la responsabilità di decisione era di un altro Ministero. Sfido chiunque a trovare un atto di carattere amministrativo che sia venuto direttamente dal Ministro per sua iniziativa.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. RANDOLFO PACCIARDI

DEPOSIZIONE DEL COLONNELLO GIUSEPPE AMICI

La Commissione, riunita in seduta l'11 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del colonnello Giuseppe Amici.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio.

PRESIDENTE — Ella è ancora in servizio?

TESTE — Sì, sono in servizio permanente effettivo.

PRESIDENTE — Col passaggio delle competenze, in ordine alla progettazione dell'aeroporto di Fiumicino, dalla direzione generale del Demanio aeronautico alla direzione generale dell'Aviazione civile, trasferimento che avvenne esattamente il 17 maggio 1951, ella ebbe l'incarico di dirigere il lavoro di progettazione di quell'ufficio che fu chiamato, appunto , « ufficio speciale per la progettazione dell'aeroporto di Fiumicino » ?

TESTE — Non mi pare che la data del passaggio della competenza coincida con il mio trasferimento al nuovo ufficio. Non ricordo perfettamente la data ed i particolari del trasferimento in questione, ma posso affermare che l'effettivo trasferimento delle competenze di progettazione è avvenuto successivamente. Infatti, c'è stato un periodo di sosta nel senso che, sorti dei dubbi e delle perplessità circa l'opportunità di proseguire secondo il vecchio progetto, dubbi e perplessità che furono oggetto di discussioni anche ad altissimo livello, fui chiamato dal direttore generale dell'Aviazione civile Pinna, ad esprimere un mio parere su alcuni particolari di progettazione. Poiché formulai serie riserve in ordine alle possibilità di realizzazione di quel progetto, fui incaricato di sviluppare le mie idee in proposito; e perciò credo che le competenze proprie, giurisdizionali ed amministrative, relative al progetto risalgono solo al 1952.

PRESIDENTE — Quando fu chiamato?

TESTE — Dopo il mio reimpiego nell'Amministrazione, ero stato destinato all'Aviazione civile. Premetto che allora non mi interessavo di Fiumicino, non sapevo niente dell'aeroporto perché era stata istituita una apposita Commissione, della quale non facevo parte. Siccome ero l'ufficiale tecnicamente più qualificato per questioni edili, mentre il rappresentante in seno alla Commissione era un ufficiale di altra categoria, il direttore generale Pinna mi parlò dell'opportunità di realizzare dei fabbricati per l'alloggio del direttore dell'aeroporto e delle guardie di finanza, chiedendomi un parere. Alla mia obiezione che non potevo dare un parere su un particolare, non conoscendo il generale, il direttore generale Pinna mi disse: « Si interessi anche lei ». Da allora ho cominciato a partecipare alle riunioni presiedute dal generale Matricardi e, appena mi sono reso conto di tutto, ho formulato alcune riserve circa l'efficienza del progetto.

PRESIDENTE — Quindi, l'incarico affidatole è stato preceduto da una forma di collaborazione richiestale dal direttore generale dell'Aviazione civile?

TESTE — Sì. In effetti l'ufficio competente dell'aviazione civile doveva essere la mia sezione, ma se ne interessavano anche la Direzione generale del Demanio e la Commissione Matricardi. Del resto, noi siamo ufficiali del Demanio; io stesso sono ufficiale del Demanio distaccato, a quell'epoca, presso la sezione Demanio dell'aviazione civile. Questa sezione Demanio aveva compiti coordinativi, non esecutivi, delle questioni dell'aviazione civile che investivano interessi demaniali.

PRESIDENTE — Il suo incarico durò fino al dicembre 1958?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quali furono, a suo parere, i motivi per cui ella, nel dicembre 1958, fu destinata ad un ufficio diverso?

TESTE — Ritengo che evidentemente io non desideravo più stare in quel posto, e può darsi che questo mio desiderio fosse condiviso anche da altri.

PRESIDENTE — Perché non desiderava più stare a quell'ufficio dove per sei-sette anni aveva dato impegno, attività e collaborazione? Perché ad un certo momento non ha più desiderato di vedere completata un'opera che in larga parte era una sua creatura e che sarebbe stata poi portata alla luce da altri?

TESTE — Effettivamente era una creatura mia e come tale mi ha fatto gioire e soffrire;

ma che cosa potevo fare se, per un insieme di motivi, stentava a nascere ?

PRESIDENTE — Quali sono questi motivi ?

TESTE — Era un lavoro che poteva e doveva essere realizzato in un certo numero di anni; ad esso ci siamo dedicati, cercando di fare un aeroporto veramente moderno, addirittura anticipando i tempi sia per quanto riguarda l'entrata in funzione dei reattori, sia in ordine alla lunghezza delle piste e ad altre questioni tecniche. Ma prima la carenza di stanziamenti e poi anche la suddivisione dei compiti, hanno nociuto a tutto l'andamento della realizzazione dell'aeroporto. Fino al 1953 praticamente non abbiamo potuto far niente. Nel 1953 si appaltò una prima pista in condizioni ancora non concretizzate; si appaltarono contemporaneamente alcuni lavori di carattere idraulico che dovevano essere alla base di tutta la realizzazione dell'insieme; nello stesso anno mi sono sforzato di ottenere quella benedetta legge dei 14 miliardi !

PRESIDENTE — Come si è sforzato ? Con quali mezzi ?

TESTE — Come era possibile. Per esempio nel 1954 abbiamo tenuto una conferenza stampa per richiamare, sui problemi dell'aeroporto, l'attenzione dell'opinione pubblica, del Governo, degli urbanisti, perché pareva che il problema di Fiumicino non fosse sentito.

PRESIDENTE — Perché manifestò il desiderio di andarsene nel 1958, proprio nel momento in cui si dà ai lavori un impulso maggiore, nonché una certa organizzazione ? E perché ha aggiunto che la sua richiesta è stata determinata non solo da desiderio suo, ma anche da desiderio altrui ?

TESTE — Quello che le posso dire non è che il risultato delle mie impressioni. In effetti, già molto si era realizzato della progettazione, anzi quasi tutto o per lo meno il più importante del progetto aeronautico. E nella fase esecutiva il progettista si ritira, a meno che non sia chiamato a partecipare alla migliore riuscita della progettazione che ha ideato.

PRESIDENTE — Mi vuole spiegare questa espressione « migliore riuscita della progettazione » ?

TESTE — A volte, oltre il direttore dei lavori, viene chiamato e pagato il progettista per curare che in sede esecutiva il progetto venga realizzato secondo determinati criteri. A volte si ritiene di farne a meno. Nel caso specifico molte delle cose che sono state realizzate dopo non erano più di mia specifica competenza, quali ad esempio le comunicazioni. Nel caso specifico, una volta entrati nella fase di realizzazione dei progetti, concretizzate le questioni aeronautiche, nel senso che si sapeva dove si doveva fare la pista, dove dovevano sorgere i piazzali, l'acquedotto o gli impianti di illuminazione, il mio compito di progettista era finito. Ed erano finiti tutti i compiti specifici dell'Aeronautica vera e propria, tanto che non sono andato via solo io, ma praticamente è andata via tutta l'aeronautica: si è sciolta la Commissione presieduta dal generale Silvestri ed a Fiumicino è rimasto un ufficiale d'aviazione di collegamento.

Il mio desiderio di andar via appena ultimato il mio compito di progettista è sorto dalla constatazione delle difficoltà pratiche che si opponevano alla realizzazione del progetto. Già era stato, fino allora, un sacrificio fare i conti con quei pochi soldi che erano rimasti; ormai non si sapeva neanche se fare prima l'aerostazione o il piazzale, perché non si poteva mai essere certi di quando sarebbero arrivati gli altri soldi.

Che, terminato il mio compito, la mia persona potesse non essere gradita, può anche essere solo una mia impressione, perché non ne ho mai avuto prova manifesta. Però è probabile, perché io sono un progettista e se ho un'idea che ritengo valida, insisto sul modo della sua realizzazione. Quindi è probabile che non facessi comodo, ma in ogni caso non ci sono stati fini reconditi.

PRESIDENTE — Ella ha detto che dal 1958 il progettista è stato tenuto fuori dalla parte esecutiva. Per il passato il progettista era incaricato anche della direzione dell'esecuzione ?

TESTE. Assolutamente no. Generalmente il progettista cura solo alcuni particolari e anche nel caso in questione in un primo momento l'aeronautica è intervenuta in qualche particolare costruttivo. Ma solo perché c'era una tecnica in evoluzione, con delle questioni effettivamente nuove che dovevano essere studiate e perfezionate. Successivamente, come ho detto, esaurito questo compito, la figura del progettista non aveva più importanza. L'Aeronautica non solo non ha mai diretto i lavori, ma per un insieme di motivi, che adesso spiegherò, si è anche volutamente tenuta al di fuori di quella che era la conduzione dei lavori stessi. Infatti mentre in un primo momento si era tentato di addivenire ad un qualche cosa che permettesse alle due amministrazioni di sviluppare i lavori nel migliore dei modi, ciò si è dimostrato impossibile sul piano pratico perché erano troppe le competenze specifiche di un Ministero quale è quello dei lavori pubblici. Ad un certo punto si è

proprio preferita l'astensione e si è anche scritto e ripetuto che anche se l'Aeronautica interveniva per qualche osservazione, un suggerimento, lo faceva senza pregiudizio per quelle che erano le responsabilità proprie del Ministero dei lavori pubblici.

C'è stato un taglio che, ripeto, non ha fatto certo bene a tutto l'insieme dei lavori.

PRESIDENTE — Quando ella assunse la direzione di quell'ufficio speciale, in quale situazione trovò l'elaborazione del progetto di Fiumicino? Lei sa che, prima del suo intervento, c'era stato un primo progetto di massima dell'aprile 1948, che aveva avuto anche l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e poi un progetto, chiamato definitivo, del 1949, fatto dall'ufficio del colonnello Memma. Perché non andavano quei progetti? Quale fu la ragione che indusse a mutarli?

TESTE — Intanto non credo che si possa assolutamente parlare di progetto definitivo. Si trattava soltanto di un progetto di massima dell'aeroporto; di definitivo c'era soltanto l'andamento delle piste, una parte del progetto esecutivo di una pista e dei piazzali relativi, ed era stato impostato un problema idraulico. Già ho accennato che quel progetto, alla luce di quelle che erano nel 1951 le cognizioni nel campo della tecnica aeronautica, doveva essere considerato superato in quanto era stato elaborato nel 1948, quando l'aereo in uso era il D.C. 3, il Dakota famoso, che col vento di traverso non poteva sopportare una velocità oraria superiore ai 18 chilometri. Oggi si può dire che l'aeroplano è insensibile ad un vento costante e perciò praticamente può essere sufficiente una sola direzione. Quando ho esaminato questo progetto (e ho avuto la fortuna di esaminarlo senza preconcetti perché non sapevo neanche, si può dire, che stessero costruendo Fiumicino) mi sono subito reso conto che non era il caso di realizzarlo. Le sei piste non servivano, mentre si doveva curare più che altro la lunghezza delle piste, la distanza tra le piste e altri accorgimenti di carattere tecnico. La mia conoscenza di Fiumicino (dove io sono stato studente per tre anni durante i quali ho girato per tutte le campagne della zona in bicicletta) mi ha consentito di fare una considerazione immediata: che quella che non andava era la sistemazione idraulica. E questa mia prima constatazione è stata il punto di partenza che mi ha indotto poi a rivoltare tutto il progetto; Fiumicino infatti era una palude, che fu bonificata nel 1930-32 per renderla atta all'agricoltura. Evidentemente un terreno che è adatto all'agricoltura non può essere adatto ad un aeroporto. Infatti c'era tutto un complesso di canali i quali subivano il flusso delle piene del Galeria e del Tevere. C'era anche un canale che convogliava tutte le acque che venivano da Ponte Galeria, canale che attraversava diagonalmente il sedime aeroportuale, e inoltre erano in corso delle opere per tombare il canale; ma tutto ciò rappresentava non il tallone di Achille, ma addirittura una cosa impossibile per un aeroporto, il quale dovendosi poi sviluppare con superficie pavimentata, doveva essere tutto coperto.

In secondo luogo, il regime delle acque non era controllato. Evidentemente un aeroporto ha una parte di vita sotterranea che è essenziale per la vita stessa dell'aeroporto, a cominciare dagli impianti delle comunicazioni, dagli impianti luminosi ed elettrici, dalle tubazioni di vario genere; quindi non era concepibile che tutto questo potesse andare sott'acqua o che la falda di acqua non fosse controllata. Evidentemente si può consentire che in epoca di piena l'acqua ricopra un prato, ma non certo una pista. E questo è stato il motivo che praticamente ha mandato all'aria il primo progetto, che io personalmente ho discusso in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici ristretto, dimostrando che non era possibile concepire un aeroporto in quel modo. Allora l'uovo di Colombo del progetto è stato questo: disimpegnare tutto il sedime aeroportuale dal resto del comprensorio che era agricolo; quindi, impiego delle idrovore che avrebbero dovuto controllare la falda di acqua.

PRESIDENTE — Come spiega lei che un fatto così macroscopico ed evidente, tanto che lei andando in bicicletta se ne accorgeva, non fosse caduto sotto l'osservazione critica di gente pur tanto esperta, che aveva proceduto a sopraluoghi e ad esami? Oppure queste risultanze erano state tenute presenti e si pensava di provvedere ad eliminare l'inconveniente in un altro modo, lasciando inalterato il progetto?

TESTE — Si poteva, a meno di altre considerazioni, lasciare anche il progetto e risolvere il problema idraulico. Ma in effetti l'Amministrazione aeronautica, tenuto conto che al momento in cui emerse questa considerazione (al fatto che non sia emersa prima non so che rispondere), lo stato dei lavori era praticamente nullo, è stata invogliata a cambiare il progetto, secondo criteri tecnici ed anche economici.

PRESIDENTE — Quindi le ragioni che influirono o addirittura determinarono il mutamento del progetto furono due concorrenti:

1) la sistemazione idraulica; 2) la questione dei venti che non rendevano più necessarie le sei piste ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quando è stato elaborato il nuovo progetto, ella considerò idonea la scelta del terreno o pensava che esso avrebbe potuto essere scelto più congruamente ?

TESTE — Le rispondo come ho risposto al Ministro Togni quando è venuto la prima volta a visitare l'aeroporto. Non ho scelto io il suolo e quindi potrei scagliare oggi i dardi contro chi lo ha scelto; ma in effetti, intorno a Roma, un altro posto dove creare un grande aeroporto non c'è. Sarà brutto, forse si è sbagliato nel non valutarne fin dall'inizio la consistenza, ma non c'è un altro posto più idoneo.

PRESIDENTE — Casal Palocco ?

TESTE — Non per spirito polemico, ma proprio per un amore all'opera che doveva sorgere, ho fatto anche uno studio in proposito per conto mio. Casal Palocco poteva anche presentare determinati punti di vantaggio, ma all'atto pratico ne avrebbe presentato molti altri di svantaggio che avrebbero annullati i primi. Per esempio, gli spostamenti: lo spostamento della ferrovia, lo spostamento di una strada — la Cristoforo Colombo — che era già tracciata. Inoltre, Casal Palocco presentava sensibili dislivelli (di diecine di metri) che avrebbero dovuto essere livellati. Infine, a Casal Palocco la natura del terreno non è senz'altro e dappertutto migliore. In effetti ritengo che la scelta di Fiumicino, con tutti i suoi difetti, sia stata alla fine necessaria, indispensabile.

PRESIDENTE — Le rinnovo una domanda pregandola di essere preciso nella risposta. Oltre che della progettazione, si è mai occupato, lasciando da parte le attribuzioni formali di competenza teorica, dell'esecuzione di quest'opera aeroportuale ? E ciò sia pure sempre nella veste di progettista ?

TESTE — Debbo insistere nel dire che di fatto non me ne sono occupato anche se contemporaneamente insisto nel sostenere che sarebbe stato un bene che me ne fossi occupato. Del resto ciò era nei voti anche dell'Aeronautica e del Ministero dei lavori pubblici, perché c'è stato un momento in cui il Ministero dei lavori pubblici, rendendosi conto che si trattava di opere completamente nuove (perché con l'aeroporto di Fiumicino sono state introdotte tecniche nuove di lavorazione stradale) ed essendo quel ministero completamente sprovvisto sul piano tecnico, si pensò che sarebbe stato bene creare un ufficio misto per potere, per lo meno nelle prime fasi di lavorazione e di sviluppo del progetto, avviare i lavori nel miglior modo possibile. Aggiungo che è stata pure avanzata la proposta di creare un ufficio presso il Ministero dei lavori pubblici con rappresentanti del Ministero dell'aeronautica, ma di fatto ciò non è stato possibile. I nostri interventi all'inizio si sono manifestati in forma di collaborazione occasionale; in particolare, quando ci è stato richiesto qualche particolare. Ma in effetti tutto ciò è stato innanzitutto occasionale ed è stato limitato nella primissima fase, relativamente alle opere della pista numero uno. Noi abbiamo effettivamente un pochino partecipato alla vita di questa pista, sia perché era il primo lavoro del genere che si faceva in Italia e sia perché si trattava di un nostro intervento occasionale.

PRESIDENTE — Con quale autorità amministrativa del Ministero dei lavori pubblici ella è stato in rapporto, in collaborazione, nel periodo 1951-'52-'58 ? Un direttore generale, un funzionario, un ufficio ?

TESTE — Presso la direzione generale delle costruzioni ferroviarie vi era un ufficio incaricato appunto dell'esecuzione di queste opere. Di quest'ufficio con il quale eravamo in rapporti, hanno fatto parte o sono stati dirigenti, parecchi ingegneri. Tra gli altri l'ispettore generale Romano, l'ispettore generale Collatina e l'ispettore generale Francolina, che è stato poi presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Ma lei aveva anche un ufficio con sede a Fiumicino ?

TESTE — No. A Fiumicino abbiamo creato soltanto un laboratorio per le sperimentazioni occorrenti per la nostra progettazione. Nel contratto della ditta era previsto l'obbligo per quest'ultima di mantenere un laboratorio a causa dei problemi nuovi (nuovi anche per l'ingegneria specializzata) che quotidianamente si presentavano. Perciò fu allestito il laboratorio che poi è stato organizzato dal prof. Maresca dell'Università di Roma. Il laboratorio fu messo a disposizione del Ministero dei lavori pubblici per quelle prove che il Ministero stesso poteva richiedere in corso di lavoro. Quindi noi, come ufficio progettazione, non avevamo un ufficio, bensì questo laboratorio nel quale eseguire prove per nostro conto: sperimentazioni sulla portanza di alcuni sistemi di pista, sulla ricerca della falda d'acqua, sui bitumi, sui cementi. Nello stesso tempo il laboratorio era a disposizione del Ministero dei lavori pubblici per le prove che esso poteva richiedere.

Posso confermare che in un primo tempo, attraverso questo laboratorio, noi abbiamo svolto un lavoro molto proficuo anche di appoggio al Ministero dei lavori pubblici; ma ciò è avvenuto solo nei primissimi tempi. Senonché, poi, piano piano, anche l'azione di questo laboratorio si è andata riducendo via via che si esaurivano i nostri scopi di progettazione.

PRESIDENTE — Nell'epoca dal 1951 al 1958 l'ingegnere Di Napoli faceva parte del Ministero dei lavori pubblici?

TESTE — Non so l'anno preciso, ma sicuramente dai primi del 1945 l'ingegnere Di Napoli non era più al Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Era a riposo?

TESTE — Sì. Questo posso assicurarlo in maniera assoluta.

PRESIDENTE — E l'ingegnere Berti?

TESTE — Non era del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Lei, fuori della progettazione ed evidentemente allo scopo di attuare meglio il progetto che elaborava il suo ufficio e lei in modo particolare, ebbe mai modo di indicare all'ufficio competente del Ministero dei lavori pubblici qualche ditta perché fosse chiamata in eventuali trattative private, quelle che vengono chiamate gare ufficiose esplorative? O perché fosse inserita nell'elenco delle ditte per una licitazione privata?

TESTE — Lo escludo nella maniera più assoluta.

PRESIDENTE — Conosce la ditta Manfredi?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quali rapporti ha avuto con essa?

TESTE — La ditta Manfredi stava costruendo (anzi, non stava costruendo) la pista numero due (inizialmente numero cinque) ed era in forte dissidio col Ministero dei lavori pubblici perché praticamente i lavori non andavano avanti.

In quella occasione la ditta Manfredi ha presentato memoriali e fotografie, a noi e al Ministero dei lavori pubblici; solo in quella circostanza ho conosciuto il Manfredi che in precedenza non avevo mai visto.

PRESIDENTE — Ma l'ufficio progetti non poteva curare la rescissione del contratto che è un atto amministrativo.

TESTE — Infatti non c'entrava niente. Ricordo, invece, che siamo stati bersagliati da numerosi memoriali della ditta Manfredi, la quale venne anche da noi aeronautica (non da me personalmente) a rappresentare le proprie ragioni, i propri guai, le proprie vicissitudini. Prima comunque, non la conoscevo, né in quella occasione ho avuto alcun rapporto con la ditta.

PRESIDENTE — E successivamente?

TESTE — Successivamente rapporti di carattere personale nel senso che l'ho conosciuto come persona fisica, ma rapporti con la ditta nessuno.

PRESIDENTE — E con la ditta Provera & Carrassi?

TESTE — Per Fiumicino nessunissimo. Ho conosciuto i due titolari; so che hanno avuto dei lavori di idrovore.

PRESIDENTE — Non hanno avuto soltanto le idrovore; sa che l'aerostazione risale al 1956-1957?

TESTE — L'aggiudicazione dell'aerostazione mi sembra sia stata del 1958.

PRESIDENTE — Nel 1957 vi è già tutta una procedura che si svolge in varie fasi. Per avventura, ricorda se in quella vicenda che lei conosce molto bene e che portò poi alla scelta della « Provera & Carrassi » manifestò, direttamente o non direttamente, qualche simpatia per questa ditta, fece arrivare al ministro dell'epoca un suo appunto di carattere tecnico (poteva anche essere una forma di collaborazione) perché la scelta cadesse su questa ditta?

TESTE — Per quanto riguarda l'aerostazione dissentivo e dissento tuttora da quanto è stato realizzato. Questo l'ho scritto, l'ho ripetuto ed evidentemente oggi non posso che confermarlo. Per quanto riguarda poi la scelta della ditta, personalmente non ho fatto intervenire nessuno. Se ben ricordo però, il criterio che portò alla scelta della « Provera & Carrassi » fu, più che tecnico, di natura economica, in quanto si trattava della ditta che offriva il prezzo più basso.

PRESIDENTE — Quante ditte concorsero?

TESTE — Erano sette-otto.

PRESIDENTE — Quando le chiedo se svolse una attività in proposito non intendo dire che lei, come capo dell'ufficio studi, abbia segnalato, per iscritto, una certa ditta, ma se ha manifestato, anche sotto forma di consiglio, una sua preferenza.

TESTE — Ripeto che all'epoca dichiarai apertamente di non condividere lo schema di progetto prescelto.

PRESIDENTE — Di quei progetti presentati quali avrebbe preferito?

TESTE — Nessuno. Il progetto di un'aerostazione è qualcosa di molto impegnativo che richiede la conoscenza di tanti elementi, non solo di carattere distributivo, ma anche tecnologico, di ricerca materiale, eccetera. Ed è stato proprio in considerazione di ciò che ab-

biamo cercato di ottenere dai progettisti e dalle industrie italiane la massima collaborazione possibile mediante l'appalto-concorso; ma ad onta di ciò nessuno di quei progetti, a mio parere, risultò soddisfacente; alcuni badarono molto alla parte architettonica, altri a quella distributiva, altri, infine, come la ditta Provera & Carrassi, fecero un progetto piuttosto banale anche dal punto di vista architettonico, molto modesto.

PRESIDENTE — Ma io desidero sapere se lei svolse una certa azione, direttamente o indirettamente, al fine di far cadere la scelta sulla ditta Provera & Carrassi.

TESTE — Che io mi sia potuto esprimere in un certo modo piuttosto che in un altro, è possibile; ma che io abbia svolto una azione...

PRESIDENTE — Non usi la parola azione in modo da eludere la domanda o prospettare una risposta in un certo modo. Lei in sostanza ha ammesso la possibilità di aver manifestato un pensiero: lo ha manifestato o no? E se lo ha manifestato, in che forma l'ha fatto?

TESTE — Io, per esempio, mi sono doluto per il fatto che, pur essendo stato chiamato a far parte della Commissione, questa poi non abbia concluso i lavori.

PRESIDENTE — Questa può essere anche una doglianza lecita, ma non è la risposta alla mia domanda.

TESTE — Io escludo di aver svolto un'azione in questo senso, intendendo per azione un qualcosa di valido che dia un risultato voluto.

PRESIDENTE — Questo non è necessario.

TESTE — Allora non ho ben capito.

PRESIDENTE — Desidero sapere se lei ha manifestato in qualunque modo, direttamente o indirettamente, ad autorità che potevano avere una certa influenza nella scelta, un suo avviso, una sua preferenza. Che poi fosse un'azione determinante o no, è un altro discorso.

TESTE — Io più volte ho manifestato il mio avviso contrario al progetto che si era eseguito per due ordini di motivi: il primo perché non condividevo il progetto; il secondo perché essendosi fatto un appalto-concorso su un determinato schema (che doveva essere seguito in tutto o per lo meno in parte), non si poteva accettare un progetto che praticamente era fuori bando.

PRESIDENTE — Ma superata questa fase preliminare, dovendosi indirizzare verso la scelta di una ditta; tra la « Castelli » la « Provera & Carrassi » la « Sogene », manifestò un suo desiderio, un suo punto di vista dicendo a qualche persona di una certa influenza che la sua preferenza cadeva sulla Provera & Carrassi?

TESTE — Non ho mai fatto considerazioni di questo genere.

PRESIDENTE — Neanche per la « Provera & Carrassi »?

TESTE — Ricordo anzi, che il progetto di questa ditta era molto misero, il più misero di tutti, pur tra gli insufficienti, e non era pertanto possibile che ottenesse il mio apprezzamento. Io espressi chiaramente il mio punto di vista, sostenendo che non era giusto aggiudicare il progetto ad una ditta che praticamente era andata fuori gara.

PRESIDENTE — Lei, dunque, non solo non avrebbe espresso un parere favorevole, ma addirittura contrario alla Provera & Carrassi.

TESTE — A più riprese, in vari modi, mettendolo per iscritto. Dissi che non era giusto scegliere una ditta il cui progetto era andato in sostanza fuori gara perché allora o bisognava rifare la gara o invitare anche le altre a modificare i loro progetti. La ditta Castelli poi era andata fuori tema anche come sedime e ricordo di aver svolto nei suoi riguardi una azione di contrasto; azione che rivendico addirittura pur conoscendo benissimo l'ingegnere Castelli. Il progetto della « Provera & Carrassi » era certamente il meno brillante di tutti, ma so che all'epoca prevalse il concetto che era la ditta più economica.

PRESIDENTE — Quanto è costato alla fine?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Tra le sue conoscenze vi è anche quella dell'ex sottosegretario di uno dei governi fascisti, Nannini?

TESTE — Sì; una persona che stimo molto, con la quale sono in ottimi rapporti sebbene non lo veda da parecchio tempo.

PRESIDENTE — Sa se il dottore Nannini era amministratore della Duchessa Sforza Cesarini?

TESTE — Sì, lo era.

PRESIDENTE — Si è parlato con il dottore Nannini dell'argomento terreno in ufficio, o altrove?

TESTE — Quando ho conosciuto il dottore Nannini la questione terreno Fiumicino era chiusa, archiviata. Non riguardava l'amministrazione aeronautica, né mai io mi sono occupato di sapere quanto hanno pagato il terreno. Se il dottor Nannini mi ha parlato di Fiumicino è stato nel senso che prevedeva lo sviluppo futuro della zona.

PRESIDENTE — Da quando lo conosce?

TESTE — Credo dal 1954-55.

PRESIDENTE — Nel '54 si fece già qualche esproprio.

TESTE — Non lo escludo, ma non essendo compito nostro, non ci siamo mai interessati degli espropri.

PRESIDENTE — Lei dice che le sembra di aver conosciuto il dottor Nannini nel 1954, ma non esclude che questa conoscenza sia potuta avvenire qualche anno prima.

TESTE — Può darsi anche nel 1952; sa, sono passati tanti anni..

PRESIDENTE — Può dirmi se il suo progetto del 1952 che apportò delle variazioni a quello precedente, comportò una scelta del terreno diversa da quelle previste dalla Commissione Matricardi e Demanio e che era anche a base della convenzione con i Torlonia per la quale il Ministero dei lavori pubblici accettava, per quei terreni, un prezzo unitario di 450 lire l'ettaro ?

TESTE — Le confermo che personalmente non mi sono mai interessato del prezzo, né attualmente so con esattezza quanto abbiano pagato. Per quanto riguarda la variazione del progetto (non so se comportasse l'acquisto in più o in meno o di una diversa parte di terreno) ricordo che per uno scrupolo richiamammo per iscritto l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici su questo particolare.

PRESIDENTE — Cosa scriveste ?

TESTE — Di tener conto che, cambiando la giacitura, poteva, se del caso, essere rivisto anche il prezzo di esproprio. Questa lettera l'ha scritta il Demanio.

PRESIDENTE — Lei ha una memoria magnifica per tutto ciò che è affidato ai documenti. Lei si riferisce ad una lettera del 3 febbraio 1953 firmata « per il Ministro » da un capo divisione. A prescindere dal fatto che è molto dubbia la competenza per un capo divisione di firmare per il ministro, c'è un altro punto che risulta strano e che vorrei lei mi chiarisse. Questa lettera, cioè, è del febbraio 1953 e il suo progetto (approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici) è invece del 1952. Non capisco come sia possibile formulare delle ipotesi, avanzare dei dubbi, ad un anno di distanza su una cosa già studiata ed acquisita che per voi rappresentava una realtà.

TESTE — Penso vi debba essere anche un'altra lettera. Questa del febbraio 1953, alla quale lei si riferisce non l'ho nemmeno vista. Noi scrivemmo una lettera, molto più breve, quando fu spostata la pista n. 1 verso il litorale, richiamando l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici che il terreno poteva essere meno buono dell'altro (essendo sabbioso). Le confermo però che della parte demaniale non mi sono mai occupato. Solo adesso sento parlare di quella lettera, ma potrei giurare di non averla vista prima anche perché proviene da un ufficio nel quale non ero neanche come posto. Io infatti all'aviazione civile, ero al piano terra; nel 1953 forse ero all'EUR e questa lettera invece è della direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Desidero che lei mi dica se e in quale misura il suo progetto che viene elaborato nel 1952 veniva a ricadere su un'area diversa da quella che aveva costituito la base della convenzione Ministero lavori pubblici-Torlonia (Cesarini Sforza).

TESTE — Le confermo di non conoscere quella convenzione. Non l'ho mai vista, non so nemmeno come sia fatta.

PRESIDENTE — Sa allora se in quale misura il suo progetto veniva a ricadere su un'area diversa da quella, diciamo così, Matricardi.

TESTE — Il vecchio progetto di sei piste investiva una parte di terreno che era anche argilloso agli effetti aeronautici, quindi le piste installate su quel terreno non andavano bene; (può darsi che era più conveniente dal punto di vista agrario ed anche per questo abbiamo richiamato l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici). Il progetto nuovo non investiva un'area meno vasta di quella prevista nel progetto precedente; al contrario, proprio perché era di più largo respiro. Ritenemmo di richiamare l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici, perché, dato lo spostamento della pista, venivano ad usare una zona di terreno meno buona e quindi si poteva ottenere un prezzo inferiore.

PRESIDENTE — La pista è un elemento senza dubbio fondamentale di un aeroporto, ma questa è un'opera molto più complessa. Nel suo progetto, oltre alla pista, era prevista una espropriazione di un'area diversa da quella preventivamente scelta e sulla quale fu fatta quella convenzione a 45 lire al metro quadrato. Senonché ad un certo momento voi intervenite dicendo che le opere andavano collocate in posti diversi. Sa dirmi se la collocazione di quelle opere avveniva nell'ambito di quell'area o una parte di questa doveva essere abbandonata ?

TESTE — Rivedendo le due configurazioni del progetto, credo di poter dire che probabilmente una parte a nord del sedime non è stata espropriata, ma poi non so come si è fatto.

PRESIDENTE — Ma si rende conto che l'aver prospettato la possibilità di cambiare progetto ha influenzato la rescissione di quel contratto determinando una spesa di qualche centinaio di milioni ? Questa parte a nord, cui ha fatto riferimento, interessava le piste ?

TESTE — Nel vecchio progetto delle sei piste...

PRESIDENTE — Ma lasci stare il progetto delle sei piste; noi parliamo del suo !

TESTE — Ma la convenzione era stata fatta in base al vecchio o al nuovo progetto ?

PRESIDENTE — Nel novembre 1950 con il vecchio progetto.

TESTE — Col vecchio progetto, essendoci sei piste, evidentemente le piste impegnarono anche una parte a nord rispetto alla pista perpendicolare al mare che oggi non è impegnata.

PRESIDENTE — Che vuol dire « non impegnata » ? È del Demanio ?

TESTE — Non credo. Non ci sono piste né impianti.

PRESIDENTE — È recintato ? C'è servitù ?

TESTE — Fino a che sono stato a Fiumicino non era espropriata ed era recintata in senso parallelo alla pista.

PRESIDENTE — Che estensione ha ?

TESTE — Duecento-trecento ettari.

Lei vuol sapere se la configurazione dei due progetti comportava l'impegno di aree diverse e in quale misura ? Ebbene, penso che, se si fossero fatte le sei piste, esse avrebbero occupato proprio tutto. Ecco perché non mi rendevo conto del perché la convenzione alla fine non fosse stata rispettata.

PRESIDENTE — Probabilmente anche in forza di questa lettera che ha scritto il Ministero dell'aeronautica.

TESTE — Ma la lettera a cui lei si riferisce non la conosco. Bisognerebbe rintracciare, invece, la lettera, che era abbastanza breve, nella quale noi avvertiamo il Ministero dei lavori pubblici che il terreno che si doveva espropriare probabilmente valeva di meno; e pertanto esortavamo il Ministero a tenerne conto. Perciò questa lettera, alla quale mi riferisco è negativa, non positiva !

PRESIDENTE — Di che epoca è ?

TESTE — Dovrebbe essere antecedente alla lettera a cui lei allude.

PRESIDENTE — Di quale ufficio è ?

TESTE — Può darsi che sia proprio del mio ufficio, dell'ufficio progetti: però, essendo di competenza di un altro ufficio, è probabile che io vi abbia soltanto collaborato o abbia determinato a scriverla.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui ella ha ricoperto la carica di capo dell'ufficio speciale per la progettazione dell'aeroporto furono fatti taluni progetti dall'aeronautica e furono poi dalla stessa richieste delle varianti. Si tratta di sette-otto lavori. Come spiega che per ogni lavoro c'è una perizia suppletiva, o in corso di opera o successivamente, e talvolta per un importo quasi uguale o con lieve differenza rispetto all'importo iniziale ?

TESTE — Praticamente, fin dall'inizio sono state necessarie perizie suppletive e varianti contrattuali; e ciò sia per le piste numero uno e due, sia per il manto, i cunicoli, le strade, l'acquedotto, l'impianto di volo notturno, le comunicazioni. Tutti i progetti hanno subìto dilatazioni per cause varie. Premetto intanto che le perizie non sono dell'Aeronautica ma del Ministero dei lavori pubblici, anche se esse erano fatte su progetti del Ministero dell'aeronautica, perché in effetti l'indirizzo generale era del Ministero dell'aeronautica. Alcune progettazioni hanno formato oggetto di un appalto definito e corrispondente ai progetti dell'Aeronautica; altre progettazioni invece hanno subìto tutta una manipolazione da parte del Ministero dei lavori pubblici il quale per sua prassi ha rifatto perfino i disegni. Non c'è un disegno dell'Aeronautica che non sia stato mutato.

PRESIDENTE — Ma si tratta di lavori appaltati in base a perizia che prevede una spesa !

TESTE — Le perizie non sempre corrispondono ai progetti dell'Aeronautica, perché il Ministero dei lavori pubblici, per sue ragioni che noi non possiamo sindacare, a volte ha anche frazionato i nostri progetti. Le dico questo perché nel 1956-1957 avendo poi avuto quei 14 miliardi frazionati e avendone impegnato una parte per piste, piazzali, strade, canali ed altro, abbiamo chiesto al Ministero dei lavori pubblici un rendiconto al fine di procedere a una ripartizione del residuo secondo un criterio unitario, per poter far funzionare una parte dell'aeroporto. In quell'occasione ci siamo accorti che alcuni progetti nostri erano diversi.

PRESIDENTE — Il ministro dei lavori pubblici Zaccagnini, sia pure per una sola di queste opere, la costruzione di tre fabbricati, ebbe a dire che le varianti erano state richieste dall'ufficio speciale dell'Aeronautica.

TESTE — Ci sono delle cose grosse che possono essere state chieste.

PRESIDENTE — Questa alla quale si riferisce il ministro Zaccagnini non è una cosa particolarmente grossa. Si tratta di una variante di 19 milioni, l'ultima dell'impresa Travaglini.

TESTE — La perizia di questa impresa non l'ha fatta l'Aeronautica.

PRESIDENTE — Allora lei smentisce il ministro Zaccagnini.

TESTE — Era un periodo nel quale l'Aeronautica, se anche avesse fatto una perizia ini-

ziale — non ricordo il particolare, ma dovrei quasi escludere che l'Aeronautica abbia fatto quella perizia, poi non ne ha saputo più niente.

PRESIDENTE — Il ministro Zaccagnini è stato molto chiaro; la richiesta fu fatta dal ministro della difesa aeronautica! Come spiega che a distanza di poco tempo, su richiesta del Ministero della difesa-aeronautica, in corso d'opera, si fa una variazione radicale che riguarda la dislocazione e il volume di tre fabbricati e che ne segue una perizia suppletiva di poco inferiore a quella iniziale?

TESTE — Si tratta di fabbricati, quindi non lo escludo. Bisogna vedere le date. Se anche è vero che di fatto io sono andato via nel novembre o dicembre del 1958, nella realtà già da molti mesi prima la nostra azione era inconsistente.

PRESIDENTE — Lei conosce Travaglini?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Lei ha avuto delle vicende sulle quali noi non intendiamo ovviamente ritornare; però, siccome la Commissione le ignora, pur essendo pubbliche, ho il dovere di riferirne sia pure brevemente.

Il colonnello Amici subì un processo dal quale uscì assolto in istruttoria come sentenza del tribunale militare di Roma, processo che aveva per capo di imputazione collaborazionismo. Fu assolto in istruttoria perché il fatto non costituisce reato. L'accusa che era sostenuta dal colonnello Giraudo, assumeva che il colonnello Amici aveva eseguito delle opere con l'organizzazione Todd, nel Soratte, e in altre località vicino Roma.

TESTE — Nel Soratte no, ma con l'organizzazione Todd, sì.

PRESIDENTE — Assolto in istruttoria con quella formula, il colonnello Amici fu riammesso in servizio, gli fu ricostruita la carriera e venne nominato subito maggiore con effetto retroattivo, mi pare, e dal 1950 tenente colonnello, nel 1960 infine colonnello. Nel 1950 — aprile o giugno che sia — riamesso effettivamente in servizio, fu assegnato come abbiamo appreso da lui stesso, alla direzione dell'Aviazione civile e poi a capo di quell'ufficio nel 1951 o 1952.

Ora desidero sapere: nel periodo in cui ella è stata fuori dal servizio percepiva assegni dall'amministrazione della difesa?

TESTE — Non avrei avuto diritto, ma non ho riscosso se non quando sono stato riammesso con formula piena.

PRESIDENTE — Quale attività ella svolse nel periodo dopo la liberazione dal 1944 fino al 1950?

TESTE — Desidero innanzitutto chiarire che io ho rinunciato all'amnistia ed ho lasciato che si facesse l'istruttoria. Vorrei anche aggiungere, dato che ella ha ricordato l'allora colonnello ed ora generale Giraudo, che questi di sua spontanea volontà, diversi anni fa, ha sentito il bisogno di scrivermi una lettera di scuse e di chiarificazione. Desidero inoltre ricordare che, a suo tempo, ho rifiutato l'indennità di trasferimento al nord ed ho dichiarato di non volere, non poter andare al nord. Quando l'Aeronautica mi ha poi denunciato e sospeso dall'impiego per motivi precauzionali, evidentemente per me è stato un po' un trauma, perché avevo cercato fino allora di fare il mio dovere (ma non ne è stato tenuto conto); tra l'altro l'Aeronautica mi ha denunciato anche come se avessi aderito alla Repubblica sociale, mentre non solo non vi ho aderito, quanto non ho percepito neanche un centesimo dalla Repubblica sociale. È evidente che in quelle condizioni dovevo lavorare; ed ho lavorato; come ingegnere, come appaltatore, in maniera chiara, a nome mio e a nome di società. A nome mio fino al 1950 e quale amministratore di una società fino al gennaio 1951. Siccome nell'agosto del 1950 ero rientrato nell'Aeronautica, nel gennaio 1951, ho lasciato ogni attività in questa società; del resto l'ultimo anno vi ho lavorato soltanto per quelle che potevano essere questioni di liquidazione. Questa è la situazione.

PRESIDENTE — Lei è sicuro di dire tutta la verità, niente altro che la verità?

TESTE — Io sono sicurissimo che fino al gennaio 1951 ho fatto parte della società quale amministratore. Nel gennaio 1951 ho receduto da questo incarico e ho svolto semplicemente qualche attività necessaria per sistemare determinati miei interessi, ma non ho svolto attività professionale. Non ho mai firmato un progetto se non per cose mie, per la mia cooperativa.

PRESIDENTE — Allora permetterà che io le faccia una piccola elencazione di tutte le sue attività. Ella ammette di avere svolto attività dal 1945 al 1950?

TESTE — Ho avuto delle società a nome mio, nelle quali ero il *deus ex machina*, non posso non ammetterlo. Però si è trattato sempre di attività legali.

PRESIDENTE — Ella ha costituito, o direttamente o attraverso suoi familiari o attraverso suoi amici, varie società. Ve ne è una serie in cui per esempio compare costantemente sua moglie; altre in cui compare suo figlio Arturo; altre in cui compare suo cugino, altre, ancora, in cui compaiono suoi parenti o affini...

TESTE — Io rispondo soltanto di quelle che sono a nome di mia moglie o mio.

PRESIDENTE — Il sette marzo 1945 ella costituì la società Lamar insieme con sua moglie, con due suoi cugini, con il signor Travaglini e con il signor Fusari.

TESTE — La società però era già costituita quando io vi entrai a far parte.

PRESIDENTE — Il 6 marzo 1949 ha costituito la società cooperativa a.r.l. « Villa Delizia-Erme », della quale è stato vice presidente fino al 28 gennaio 1952, quando cioè già da un anno era rientrato in servizio. Anche di questa società ha fatto parte sua moglie.

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Nel 1956 la società fu messa in liquidazione e fu nominato liquidatore il signor Venturini Pancrazio.

TESTE — Sì, cugino di mia moglie.

PRESIDENTE — La società costruì ad Ostia e lei ne fu progettista, direttore dei lavori i quali furono affidati all'impresa A.D. sigla che, per chi non lo sa, significa « Amici-Di Napoli ».

TESTE — Non è proprio così, ma non ha importanza.

PRESIDENTE — L'impresa A.D. sorse l'11 febbraio 1950 con capitale sociale di L. 900.000, divise tra i soci Lovari Irma, moglie dell'ingegnere Di Napoli e Quattrocchi Elvira, moglie dell'Amici. L'impresa è ora in liquidazione e cessò ogni attività nel 1956, eseguendo, in 6 anni di vita, lavori edilizi, per 825 milioni. La società presenta, al 31 dicembre 1960 un passivo di 10 milioni e 180 mila lire. È esatto?

TESTE — Credo.

PRESIDENTE — Il 12 giugno 1950 fu costituita con altri 9 la cooperativa edilizia a sovvenzione statale in base alla legge Tupini E.R.A.M. che, negli anni dal 1953 al 1955 e tramite la impresa A.D. ha costruito una palazzina sociale di 15 appartamenti. È esatto?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — L'assegnazione avviene in questo modo: lei occupò due appartamenti...

TESTE — Uno di mia suocera ed uno mio.

PRESIDENTE — Dunque uno a nome suo ed un altro a nome della suocera Venturini Isabella ed un terzo intestato al suo primo suocero, Mencarelli Alcide.

Il 12 gennaio 1958 fu costituita, con Venturini Pancrazio, Fusari Anselmo ed altri sei, la società cooperativa « Massima Laetitia » in cui ella è stato sindaco effettivo nei primi tre anni. La società ha acquistato il 31 ottobre 1959 un'area edificabile a Monte Mario al prezzo dichiarato di 12 milioni 640 mila lire.

Il 12 febbraio 1959 venne costituita con la signora Quattrocchi, il cugino Venturini e sua moglie, il Fusari Anselmo, la consorte, Nicolini Ines ed altri tre la società cooperativa a responsabilità limitata « Monterosario » nella quale ella figura presidente del consiglio sindacale. Questa società è stata soltanto costituita, ma in pratica non ha fatto niente.

Il 16 aprile 1959 fu costituita, sempre con la signora Quattrocchi, il signor Venturini Pancrazio, la signora Nicolini Ines ed altri quattro, la società cooperativa a responsabilità limitata « Edilizia Giannarita » nella quale sua moglie è presidente del consiglio di amministrazione ed i coniugi Fusari, sindaci. La società ha acquistato il 21 settembre 1959 un terreno edificatorio per l'importo dichiarato di 5 milioni anticipato dai soci sul quale, senza sovvenzioni bancarie, ha costruito un edificio di otto appartamenti.

Facendo un passo indietro, il 18 giugno 1950 (lei era rientrato in servizio) si viene alla costituzione della società a responsabilità limitata « Immobiliare Simone Mosca » con un capitale sociale di 900 mila lire sottoscritto in parti eguali dai due unici soci: c'era la signora Quattrocchi Elvira e il signor Minardi Stefano il quale poi comparirà in una certa società S.A.B.I.T., nella società I.G.E.A. e nella società Palatino; poi attraverso la figlia Elisabetta, ancora nella Palatino e nella « Immobiliare Artelisa ».

Risulta inoltre che nell'aprile 1958 avrebbe acquistato in via Simone Mosca, a Roma, un terreno edificabile al prezzo dichiarato di 3 milioni, rivalutato all'Ufficio del Registro a 7 milioni e mezzo una prima volta ed a 12 una seconda volta, concordato poi in lire 10 milioni e mezzo.

Nell'aprile 1959 chiese ed ottenne la licenza (sempre per la Simone Mosca) di costruzione per due palazzine quale proprietario progettista e direttore dei lavori, dando inizio ai primi lavori.

Nell'aprile del 1960 passò la direzione di questi lavori all'ing. Minardi. Nel 1960 sua moglie Quattrocchi con il predetto Minardi costituì la Immobiliare Simone Mosca. Nel luglio 1960 fu venduto quel terreno su cui erano già in avanzata costruzione due edifici per l'importo dichiarato di 6 milioni, rivalutato a 10 milioni e mezzo. La Simone Mosca proseguì i lavori affidandoli alla ditta individuale del signor Travaglini Mario (già visto nella società L.A.M.A.R.) il quale venne nominato assistente dei lavori.

Nell'agosto 1960 la società Simone Mosca chiese al Comune la voltura a sé della licenza di costruzione.

Nel settembre 1960 lei chiese per lettera al Catasto di Roma la trascrizione...

TESTE — Non è esatto; c'è una causa in corso.

PRESIDENTE — Risulta che chiese la trascrizione a suo nome dei due fabbricati in corso di ultimazione.

La Simone Mosca ha avanzato una richiesta di un mutuo di 60 milioni al Banco di Sicilia.

Il 22 settembre 1960 venne costituita con il Fusari Anselmo la società a responsabilità limitata « *Immobiliare Anagni 3,14* » con un capitale sociale di 900 mila lire suddiviso in parti eguali tra i due. Amministratore unico il Fusari. La società, in pratica, non ha fatto nessuna costruzione.

Poi attraverso persone di famiglia, sua moglie, la signora Quattrocchi Elvira, suo figlio Arturo ed una certa signora Gadola, risulta che si sarebbe dato vita a delle società nelle quali lei non compare direttamente, ma compaiono i suoi familiari, sua moglie, suo figlio...

TESTE — È la stessa cosa.

PRESIDENTE — Dicevo dunque che appare la società S.A.B.I.T. (con uffici in Viale Trastevere 82, nello stesso stabile dove si trova la sede legale della già descritta Immobiliare Mosca e le società Palatino e T.E.B.I.) costituita nel 1957 tra i due soci Minardi e Quattrocchi che ha lavorato per un totale di 195 milioni di fatturato.

Poi è stata costituita la Immobiliare Artelisa, nel 1960, anche qui con un capitale sociale diviso in parti eguali tra i soci Amici Arturo — suo figlio — e Minardi Elisabetta — figlia dell'ingegnere Minardi Stefano — amministratore unico suo figlio Amici Arturo. È esatto ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Poi è stata costituita la AER-SPE, anche questa una società a responsabilità limitata, costituita a Milano nell'aprile 1959 e trasferita a Roma nel 1960 con attuali soci Amici Arturo e Fusari Anselmo, (che poi vedremo come una delle ditte che fornì taluni materiali ad una impresa costruttrice a Fiumicino).

Poi c'è la Immobiliare Palatino, società per azioni, creata il 4 aprile 1961 con un capitale sociale di 48 milioni, di cui tre decimi versati in parti eguali sempre dalla signora Quattrocchi, dal Fusari Anselmo e dall'ingegnere Stefano Minardi. Amministratore unico suo figlio Amici Arturo. La società ha acquistato il 16 giugno 1961 un appartamento in viale Trastevere 82 ove la Palatino ha la sua sede accanto all'Immobiliare Simone Mosca, alla S.A.B.I.T. ed alla T.E.B.I. per un importo dichiarato di 8.462.000.

Vi è inoltre la « Società azionaria gestioni immobiliari e mobiliari IGEA », costituita lo stesso giorno 4 aprile 1961 dalla precedente Immobiliare Palatino, con un capitale di 10 milioni ripartito in venti azioni del valore nominale di lire 50 mila sottoscritte in parti eguali da Fusari Anselmo e da Gasola Giuseppina (una sua cognata, una farmacista, mi sembra) che in questo atto notarile della costituzione della società risulta domiciliata in via Brichetti 23 (la sua abitazione) mentre essa ha sempre dimorato in Roma alla via Garbasso 10 ove è deceduta nove giorni dopo aver costituita col Fusari Anselmo l'« IGEA ».

Dunque quando poco fa ha detto di aver interrotto la sua attività nel 1951 diceva una cosa inesatta perché dagli atti risultano una serie di società direttamente costituite da lei (nelle quali compare o nel consiglio di amministrazione o nel collegio sindacale) ed altre nelle quali figura o sua moglie o suo figlio o persone comunque a lei legate in qualche modo. Come fa ad affermare di avere interrotto la sua attività ?

TESTE — Per quanto riguarda le cooperative sono cooperative nelle quali ho preso un appartamento.

PRESIDENTE — Lei oltre all'appartamento ha preso un compenso di 3 milioni come progettista.

TESTE — Non è vero. La costruzione della cooperativa è durata dal 1952 al 1956 e non ancora sono finite le grane che mi ha procurato e praticamente io non ho preso neanche un milione.

PRESIDENTE — A noi risultano tre milioni.

TESTE — A lei risulta quello che il Genio Civile ha dato alla direzione dei lavori e non al direttore dei lavori; questo non è un compenso professionale.

PRESIDENTE — Non ci interessa il compenso, ma l'attività svolta.

TESTE — Le società poi nelle quali compaiono mia moglie e mio figlio non svolgono nessuna attività; alla S.A.B.I.T., ad esempio, c'è l'ingegnere Minardi, ma io non so neanche quello che fa; so soltanto che è una persona per bene e che gode la mia fiducia.

PRESIDENTE — La società « Florentia » ha fatto niente ? Lei, se non erro, fu progettista o direttore dei lavori di questa società.

TESTE — Non ho preso parte a questa cooperativa e non ne ho fatto il direttore dei lavori. La conosco, ma personalmente, ripeto, non me ne sono occupato.

PRESIDENTE — Lei non è entrato dunque a far parte della società « Florentia » ?

TESTE — Nell'immobile sì; la conosco ma della società non me ne sono occupato.

PRESIDENTE — Come la conosce ?

TESTE — So che è la Florentia, che vi abitano determinate persone che conosco.

PRESIDENTE — Cioè ?

TESTE — Vi abitano ad esempio l'eccellenza il vescovo Monsignor Angelini, il dottore Maltarello, presidente dell'Azione cattolica; ma, ripeto, non mi sono occupato della società. Per quanto riguarda poi le altre società il fatto stesso che compaiono apertamente i nomi di mia moglie e di mio figlio sta a dimostrare che non ho nulla da nascondere, così come per le altre che costituite nel 1961 in pratica non hanno fatto nulla.

PRESIDENTE — Lei pensa che un ufficiale in servizio permanente effettivo possa permettersi il lusso di fare delle società (società che oltre tutto hanno lavorato; se vuole le leggerò quello che hanno fatto) per farle fare alla moglie ? Ce ne sono otto, dieci, dirette e indirette, tutto un complesso di attività... Crede lei che un ufficiale in servizio permanente effettivo o un impiegato civile dello Stato possa svolgere attività di questo genere ?

TESTE — Se lei mi pone la cosa su un piano legale le dirò che non devo rispondere di quel che fa mia moglie.

PRESIDENTE — Ma di quello che fa lei ?

TESTE — Ma quelle sono cooperative che non hanno scopo di lucro.

PRESIDENTE — L'impresa A. D. che cosa era ?

TESTE — Nel gennaio 1951 non ero più nella A.D. e mi è costato oltre tutto anche qualche lira.

PRESIDENTE — Lei è sindaco, progettista di alcune società, di più di una cooperativa.

TESTE — Se prima ero socio di una cooperativa e poi vi ho immesso mio figlio non credo di aver commesso un atto illecito.

PRESIDENTE — La pregherei di avere un minimo di stima della intelligenza della Commissione. Non venga a dire: non posso impedire a mio figlio e a mia moglie di far parte di una cooperativa; queste schermaglie legali le lasci al suo avvocato ! A noi interessa la realtà sottostante la forma. Lei è diviso da sua moglie, ma ella compare sempre in queste società.

TESTE — Ma se io non so neanche che cosa fa la S.A.B.I.T., mia moglie è uno dei soci !

PRESIDENTE — Le dirò che la S.A.B.I.T. costituita nel 1957, con un capitale sociale di lire 500 mila ripartito in parti eguali tra i soci Minardi Stefano e Quattrocchi Elvira ha in corso pratica di trasformazione in società per azioni con un capitale sociale di 5 milioni ed ha eseguito del 1958 a tutt'oggi lavori di impermeabilizzazione per conto del Genio marina militare, delle ferrovie dello Stato e del Genio civile di Roma per un totale di 195 milioni di fatturato.

Sua moglie le ha portato beni ? L'ha lanciata lei in questa avventura ? E se fallisce questa società ?

TESTE — Era una società con un passivo...

PRESIDENTE — Lei ammette queste cose ?

TESTE — Senz'altro, non posso non ammetterle.

PRESIDENTE — Tornando ai signori Fusari e Travaglini, sa dirmi quando ha conosciuto quest'ultimo ?

TESTE — Nel 1944-45.

PRESIDENTE — Cosa era ? Lei l'ha definito assistente. Ora accade che questo signor Travaglini, assistente di lavoro (quindi un operaio modesto, con tutto il rispetto che si deve al proletariato) ad un certo momento vuole costituire e costituisce una ditta individuale « Travaglini Mario » iscrivendosi nel febbraio 1958 alla Camera di commercio come ditta individuale di costruzioni edili.

Il febbraio 1958 si iscriveva e l'11 luglio 1958 iniziò subito la costruzione di quei famosi fabbricati nell'aeroporto di Fiumicino a seguito di una gara che si è poi rivelata essere una trattativa privata.

Questo Travaglini, che era alle sue dipendenze, si trova nella società L.A.M.A.R., nell'immobiliare Simone Mosca; lei ha niente da dire in proposito ?

TESTE — Posso fare soltanto una considerazione: che se fino al 1956 i rapporti col Ministro dei lavori pubblici non erano buoni, con il 1957 sono diventati pessimi.

E le pare che proprio nel 1958, quando c'era tutta una situazione che mi fece desiderare di andarmene, potessi farmi patrocinatore degli interessi di qualcuno presso il Ministero dei lavori pubblici. Io vorrei che interrogasse Travaglini ! Nessuno fra le mie conoscenze ha lavorato a Fiumicino. Nessuno ! Lo sostengo in maniera assoluta.

PRESIDENTE — Deve convenire con me che è strano. Due perizie suppletive fatte proprio da lei, una perizia fatta dal suo ufficio, sul quale lei aveva certo influenza !

TESTE — Vorrei proprio che interrogasse il Travaglini, il quale si pente amaramente di avere intrapreso quella strada, perché, a suo dire, ci ha rimesso molti soldi per varie

ragioni. Comunque sarebbe stato molto strano che io fossi andato a raccomandare qualcuno proprio nel momento in cui andavo via. Avrei potuto farlo. Quando potevo avere una certa influenza, quando il lavoro, anziché di 10 milioni, poteva essere di un miliardo.

PRESIDENTE — Qui si trattava di lavoro a trattativa privata !

TESTE — Vorrei che si esaminassero bene le carte, perché nel proprio caso della ditta Travaglini, indagine esplorativa non è stata a trattativa privata. Io non so neanche che ribasso abbia fatto; mi pare di aver sentito dire che si è trattato di un ribasso anche sensibile. Comunque — glielo ripeto — le posso garantire che nella faccenda non sono entrato; confermo e riaffermo che di Travaglini non mi sono mai occupato; perché non mi sono voluto mai interessare di persone che comunque potevano avere avuto a che fare con me. Comunque ella ha la possibilità di interrogarlo e di acclarare i fatti.

PRESIDENTE — Lei ha già dato la stessa risposta per Fusari.

TESTE — Per Fusari la cosa è diversa.

PRESIDENTE — Risulta che il Fusari, attraverso la società TE-BI ha fatto lavori in forma di subappalto non direttamente con il Ministero dei lavori pubblici ma con ditte che avevano avuto appalti direttamente, e, per stare a quelle che ci interessano, con la ditta Farsura e con l'impresa Vaselli, alle quali forniva materiale e altre cose di questo genere. Il Fusari le pagava anche un canone di 60-80 mila lire al mese.

TESTE — Non è esatto !

PRESIDENTE — Va bene, poi lo smentirò; a noi risulterebbe suo locatario di un immobile per 60-80 mila lire al mese. Ora, per tornare all'argomento principale, risulta che il signor Fusari avesse fatto delle forniture di materiale alle imprese Farsura e Vaselli per 500 milioni di fatturato. Entra anche lei in questa vicenda o ne è completamente estraneo ? Ne era al corrente ? Se ne è mai interessato ?

TESTE — Ero perfettamente al corrente dell'attività del Fusari, il quale è stato mio dipendente a Rimini e a Roma, È una persona molto a posto, molto in gamba. Ha cominciato con un camion, poi se ne è fatti degli altri, infine ha lavorato per conto suo.

Quando la ditta Farsura ha appaltato i lavori di Fiumicino, il signor Fusari, che già forniva la ditta Farsura, ha fatto l'offerta, che è stata accolta, per il trasporto di inerti. Che io conoscessi il Fusari, che col Fusari io sia legato non solo da stima, perché è un ragazzo effettivamente a posto, che col Fusari io o prima o dopo o durante, abbia avuto una cooperativa è un'altra cosa. Questo lo sostengo e affermo anche che è una persona molto in gamba, che ha fatto gli affari suoi onestamente, perché credo che nessuna ditta gli abbia regalato niente.

Ma con tutto ciò che cosa c'entro io ? Soltanto perché è legato a me da altri interessi ? Se avesse fatto un lavoro appaltato da noi, se avesse fatto un lavoro amministrativo, se avesse preso dei lavori in privato... ma con Fiumicino ! D'altra parte se una ditta dà un lavoro a qualcuno, è chiaro che non ci vuol rimettere. E allora ? E poi la Farsura aveva anche dei lavori fuori, sull'autostrada del sole. Io ho la colpa di averlo conosciuto e di conoscerlo ancora.

PRESIDENTE — Che lei sappia, le forniture di materiale della Farsura, Vaselli e SAGI, furono fatte esclusivamente attraverso il Fusari, o anche attraverso altre ditte ?

TESTE — Da tante altre ditte. Per esempio la Cosfonda non era fornita dal Fusari; neanche la Provera & Carrassi. Il Fusari ha fornito soltanto la Farsura, perché era da questa conosciuto, e la Vaselli, perché le ha fatto un'offerta che è stata accolta.

PRESIDENTE — Che cosa può dirci del canone di 60 mila lire ?

TESTE — Mi è arrivato proprio oggi un avviso dell'ACEA, per il pagamento di un residuo di acqua per questo famoso terreno. Sì, vi era un magazzino che avevo affittato da determinate persone per tenervi la cosidetta « munizione »; quando ho smesso la mia attività, nel 1950, questo magazzino ormai non mi serviva più. Avrei potuto anche restituirlo al proprietario, ma c'erano questi piccoli lavori sopra e quegli non voleva saperne. E così ho continuato a tenerlo in affitto a nome mio. Praticamente il Fusari non mi ha pagato niente, perché pagava l'affitto.

PRESIDENTE — Ma queste 60 mila lire le pagava ?

TESTE — Pagava l'affitto al proprietario, signor Cittadini.

PRESIDENTE — Non lo pagava lei, che era l'affittuario diretto ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Il contratto da chi era stato fatto ?

TESTE — Da me. Dal punto di vista giuridico il Fusari avrebbe dovuto pagare a me e io al proprietario, ma praticamente il Fusari pagava direttamente al proprietario.

PRESIDENTE — Con differenza di prezzo?

TESTE — No.

PRESIDENTE — La sollevava di un debito che lei aveva con il signor Cittadini.

TESTE — Debito, in funzione di un bene di cui non godevo.

PRESIDENTE — Ella ha una certa consistenza patrimoniale. Ella ha acquistato: nel 1954, in Agro di Ariccia una tenuta della superficie di ha. 6,37 acquistata al prezzo dichiarato di L. 4.500.000, valore accertato dall'ufficio del registro in L. 8.500.000 e concordato in L. 6.375.000; nel 1957 un ettaro di appezzamento boschivo dalla superficie di metri quadrati 9.257 in tenuta Maccarese-San Giorgio acquistato con altre sei al prezzo dichiarato e ritenuto congruo dall'Ufficio del registro di lire 18.515.000 complessivi; nel 1958, un terreno edificatorio in Roma via Simone Mosca della superficie di metri quadrati 1.410 acquistato al prezzo dichiarato di lire 3 milioni ed elevato, in sede di valutazione dell'Ufficio del registro prima in lire 7.500.000 e successivamente in lire 12.000.000 concordato definitivamente in lire 10.500.000 sul quale lei ha costruito due palazzine di complessivi 186 vani per una spesa, sinora, di lire 65.000.000 circa senza sovvenzioni bancarie; nel 1960, un lotto di terreno sito in località Tor di San Lorenzo via Litoranea, Pomezia di metri quadrati 1.000 acquistato da Volpini Noemi al prezzo dichiarato di lire 800.000 ed elevato, in sede di accertamento dell'Ufficio del registro, a lire 3.300.000; a nome di sua moglie, nel 1960, due lotti di terreno edificatorio sito in località Tor San Lorenzo, via Litoranea, Pomezia, metri quadrati complessivi 2.200 acquistato lo stesso giorno 1° agosto 1960 assieme al lotto comperato presso la stessa venditrice Volpini, al prezzo dichiarato di lire 1.800.000 ma del valore reale di 7.260.000; nel 1955, un appartamento di vani 6, stanzino ed accessori più autorimessa sito al Lido di Ostia acquistato dalla società Villa Delizia Erme al prezzo dichiarato di lire 2.850.000. Aggiungasi a questi beni, la casa di abitazione di via L.R. Brichetti, 23, oltre quelle somme che sono impegnate nelle cooperative e nelle società ricordate.

Sua moglie le ha portato una dote?

TESTE — Intanto vorrei ricordarle che io ho fatto l'appaltatore.

Nella cooperativa di Ostia ho svolto una certa attività, perché la cooperativa è stata fatta prima che avessi l'appartamento Roma. L'appartamento è di una cooperativa ed è gravata da un solido mutuo. Poi avevo anch'io qualcosa da parte di casa mia: non è che mi trovavo in mezzo a una strada. D'altra parte la proprietà, rispetto alla sua consistenza, è molto più lunga ad elencarla. Poi ho avuto la fortuna di comperare un terreno a Torre Vecchia quando non costava quasi niente.

PRESIDENTE — Qual'è il suo stipendio?

TESTE — 240 mila lire.

PRESIDENTE — Fino a quando è stato nell'aeronautica prima delle disavventure?

TESTE — Fino al 1943.

PRESIDENTE — Quindi lei ha lavorato come impresario dal 1943 al 1950. Esattamente 7 anni. Quando ha lavorato con la Todd quanto ha percepito?

TESTE — La Todd è stato un episodio per essere lasciato in pace. Non ho percepito nulla.

PRESIDENTE — Allora che cosa ha guadagnato nel periodo del 1945 al 1950? Mi sembra che le sue società in quel periodo abbiano lavorato pochino. I suoi redditi erano certamente modesti. Ma bisogna mettersi d'accordo. Se dal 1945 al 1950 ha guadagnato tanto da poter vivere senza stipendio e fare anche questi acquisti che sono di una entità notevole...

TESTE — Ma io ho pure svolto un'attività! D'altra parte le posso dire questo: che le attività sono state svolte tutte alla luce del sole e sono soltanto quelle che lei ha elencato.

PRESIDENTE — Lei esclude di avere altre proprietà oltre quelle che ho menzionato?

TESTE — In cooperativa, ho un appartamentino di 65 metri quadrati a Cortina, che però non è ancora in mio possesso.

PRESIDENTE — Le cooperative delle quali fa parte sono tutte ovviamente dello Stato?

TESTE — Cooperative sovvenzionate dallo Stato ce ne è una sola: quella dove ho la mia casa.

PRESIDENTE — Quanto le viene a costare l'appartamento di Cortina d'Ampezzo?

TESTE — 4 milioni e mezzo.

PRESIDENTE — Non ha assolutamente altre proprietà? Per esempio azionarie, di terreni, di partecipazioni in altre società?

TESTE — No. Tutto quello che ho, oltre quello che lei ha elencato, è l'appartamentino a Cortina d'Ampezzo.

PRESIDENTE — Neanche a nome di sua moglie o di suo figlio?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Quando è rientrato in servizio ha riscosso delle indennità?

TESTE — Sì, circa due milioni.

PRESIDENTE — Dato che lei nel periodo dal 1943-50 (quando è stato riammesso in servi-

zio, secondo il suo assunto smentito dagli atti, aveva cessato qualsiasi attività) aveva guadagnato tanto da poter decorosamente vivere lei e la sua famiglia, e di fare anche, come ha detto, degli acquisti, perché mai è tornato a fare l'impiegato dello Stato ?

TESTE — Come ho già accennato, quando l'aeronautica mi ha denunciato ho avuto un forte trauma, quindi si trattava innanzitutto di una questione di carattere morale; in secondo luogo, poi, anche per una questione di carattere pratico. Se non fossi rientrato, infatti, avrei perduto tutta la ricostituzione della carriera.

PRESIDENTE — Dica per una questione morale, ma non della ricostituzione della carriera.

TESTE — Se non rientravo sarei andato via con il grado di capitano.

PRESIDENTE — Lei fu promosso maggiore con retrodatazione.

TESTE — Ma se non rientravo non mi promuovevano.

PRESIDENTE — Lei ha accennato più volte ad una Commissione di cui era capo il generale Silvestri, che saprà, si è suicidato. Che Commissione era ?

TESTE — La stessa Matricardi. Solo che in pratica non aveva più compiti di studio ma di coordinamento.

PRESIDENTE — A Matricardi successe Silvestri ?

TESTE — No a Matricardi successe Teucci; fu nominata una Commissione interministeriale di consultazione, il cui presidente fu il generale Teucci. Questa scelta non capitò a caso perché il generale Teucci era direttore generale del Demanio ed essendovi ancora qualche gestione di carattere tecnico da risolvere, lo si risolveva nell'ambito del Demanio.

PRESIDENTE — Come era formata ?

TESTE — Identica alla Matricardi, solo che aveva compiti consultivi.

PRESIDENTE — Sa se il generale Silvestri, che si suicidò, ebbe qualche contrasto con i ministri in relazione all'aeroporto ?

TESTE — Il generale Silvestri soffriva notoriamente di nervi, ma la vicenda di Fiumicino non può essere stata determinante per fargli compiere quel gesto. Posso pensare tutto al più alla goccia che fa traboccare il bicchiere; può darsi anche che, essendosi dedicato molto a Fiumicino e vedendo ad un bel momento sciogliersi le Commissioni, ne sia rimasto amareggiato.

PRESIDENTE — Io le ho chiesto se sapeva che tra Silvestri e le autorità ministeriali erano nati contrasti, ad esempio con quello dei lavori pubblici.

TESTE — Più che contrasti si potrebbe dire situazione poco fluida, i lavori insomma non scorrevano lisci.

PRESIDENTE — Poco fa, parlando della vicenda della ditta Provera & Carrassi in relazione all'aerostazione ha avuto più volte modo di affermare che ella protestò, mostrò il suo avviso contrario perché la scelta cadesse sul progetto della Provera & Carrassi.

TESTE — No, sulla ditta Castelli.

PRESIDENTE — Ella ha detto « mettendolo per iscritto », ha usato queste parole. C'è un documento dal quale risulta questa sua presa di posizione ?

TESTE — Ci dovrebbe essere una mia lettera privata al Presidente della Commissione giudicatrice dell'appalto (noi non eravamo chiamati).

PRESIDENTE — Lei faceva parte della Commissione.

TESTE — Non ho mai capito bene quale funzione avevano, forse quella di aiutanti ? Comunque di questa faccenda non ho saputo più niente.

PRESIDENTE — Scrisse che cosa e a chi ?

TESTE — Scrissi una lettera privata al Presidente della Commissione, ma probabilmente agli atti non ci sarà. Ripeto, io ancora non ho capito bene se avevano la possibilità di esprimere un voto oppure no.

PRESIDENTE — Ma dica che cosa ha scritto in quella lettera !

TESTE — Chiedevo al Presidente della Commissione di concludere i lavori con la nostra partecipazione, sentendo il nostro parere.

PRESIDENTE — Ma manifestò anche il suo punto di vista, la Castelli non va, potrebbe andare questa o quest'altra ditta o cose del genere ? Ha copia della lettera ?

TESTE — Posso ricercarla, ma ormai dopo tanti anni !

PRESIDENTE — In questa lettera faceva un accenno anche alla Provera & Carrassi ?

TESTE — Era una lettera di carattere generico sugli svolgimenti della Commissione.

PRESIDENTE — Lei ha affermato prima che era contrario al progetto della Provera & Carrassi (ad onta del fatto che offrisse un prezzo più basso) perché tra tutti, era il progetto più sprovveduto. L'ha fatto presente in questa lettera ?

TESTE — No, non entravo nel merito.

PRESIDENTE — Ha avuto occasione quando era con la Todd a titolo gratuito di lavorare insieme alla società Farsura ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Ha avuto rapporti con l'ingegnere Mauri che è uno dei dirigenti della Farsura ?

TESTE — Ho saputo che esisteva soltanto quando vinse la gara di Fiumicino.

PRESIDENTE — Lei ha detto poco fa di essere buon amico di Monsignor Angelini. È esatto ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ha mai parlato con lui della vicenda di Fiumicino ? Dico liberamente...

TESTE — In che senso ?

PRESIDENTE — Mi dica se gliene ha parlato e come.

TESTE — Della vicenda di adesso, dell'inchiesta ne abbiamo parlato e come...; è una cosa che mi interessa.

PRESIDENTE — Desidero sapere se, quando ebbe parte in questa vicenda, ha avuto modo di parlarne con lui.

TESTE — Le racconterò un particolare: quando nel 1956 si fece una manifestazione aerea a Fiumicino fu pubblicato a cura dell'aeronautica un fascicoletto illustrativo di Fiumicino. Di questo fascicoletto pensai di farne omaggio anche all'eccellenza Angelini; ma per quanto sperassi che lo guardasse almeno, notai che lo ripose in un cassetto !

Ricordo che ci rimasi molto male.

PRESIDENTE — Come sa che l'ha messo nel cassetto ?

TESTE — L'ho visto quando glielo ho dato: mi disse grazie e lo mise nel cassetto. Non c'era insomma motivo di parlare con l'eccellenza Angelini della vicenda di Fiumicino.

PRESIDENTE — Ha avuto qualche parte nella progettazione o nella costruzione di un complesso edilizio denominato « il mondo migliore » ? Cosa ha fatto in particolare ?

TESTE — Né il progettista, né il direttore dei lavori. Mi sono interessato un po' di tutta la parte organizzativa; ero un po' la persona di fiducia nel senso che consigliavo come indirizzare alcune cose e come altre.

PRESIDENTE — Ha ricevuto un compenso per questo ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Allora perché l'ha fatto ? Con tanto lavoro al Ministero...

TESTE — È stata una cosa che ho fatto con mio sacrificio fisico.

PRESIDENTE — Cosa ha fatto praticamente, il progettista, il direttore dei lavori ?

TESTE — Lei mi insegna che non è soltanto con la partecipazione diretta ai lavori che si può fare un'opera. Ci sono tante cose di carattere coordinativo, di controllo organizzativo.

PRESIDENTE — Oltre che al « Mondo migliore » ha avuto parte alla costruzione di qualche chiesa parrocchiale ?

TESTE — Non io personalmente. È stata la « A.D. » che ha fatto la costruzione, all'epoca della conoscenza di S.E. Angelini, della chiesa San Leone Magno.

PRESIDENTE — Che cosa ha fatto ? La « A. D. » è stata pagata ?

TESTE — Non poteva certo farli gratuitamente ! Comunque, a quell'epoca già non era più Amici né Quattrocchi, perché mia moglie è andata via dalla « A.D. » con me.

PRESIDENTE — L'ingegnere Berti, che lei sappia, era prima dipendente della ditta Manfredi ?

TESTE — No. Mi risulta che lo è stato dopo.

PRESIDENTE — E poi è passato al Ministero dei lavori pubblici ?

TESTE — Sì; so che cercava lavoro, voleva che lo raccomandassi.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi ha detto che si era già orientato nel senso di abbandonare l'idea delle sei piste per passare a due; poi ha anche affermato che l'attuale costruzione delle piste, data la loro dislocazione, non consentirebbe un utilizzo futuro per un eventuale allungamento delle piste; siccome lei è il padre di quelle piste, ci vuol dire il suo parere ?

TESTE — C'è una pista già lunga 4 chilometri e che con un po' di lavoro potrebbe essere allungata di un altro mezzo chilometro e più.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi aggiunse che, qualora il traffico superasse un certo numero di apparecchi giornalieri (200 o 250 al massimo) occorrerebbe un'altra pista; e, data la dislocazione di quelle attuali, non si potrebbe costruire.

TESTE — L'aeroporto di Fiumicino poteva essere fatto in tanti modi; quello attuale è uno dei tanti. Esso è stato scelto dopo studi e discussioni, perché, anche se il progetto è mio, è passato al vaglio di tante altre persone. L'osservazione del generale Matricardi per me cade, in quanto un aeroporto non è fatto soltanto di piste: la possibilità di recepire di un aeroporto dipende dalle attrezzature a terra, dalla possibilità di assistenza per aria... si può avere quante piste si vuole, ma se non si ha la possibilità di dare l'assistenza al volo è come se non si avesse l'aeroporto.

PRESIDENTE — Ci può dire qualche cosa circa i rapporti che lei ha avuto con i colonnelli Toscani e Panunzi ?

TESTE — Abbiamo avuto rapporti molto semplici: all'inizio della nostra collaborazio-

ne c'è stata un po' di resistenza da parte loro ad accettare una modificazione a quel che avevano progettato, ma si è trattato di una resistenza solo iniziale e molto debole, perché ad un certo punto la mia tesi è stata tanto evidente che sono stati proprio loro i collaboratori del mio progetto.

PRESIDENTE — Lei sa che tanto il Toscani quanto il Panunzi hanno avuto delle punizioni dal generale Matricardi? E che anzi nei confronti del Panunzi è stata fatta anche un'inchiesta disciplinare per la questione della Ferrobeton?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ci parli del progetto elaborato dall'ingegnere Ricchello.

TESTE — È il primo progetto della pista presentata all'Amministrazione dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Da chi e perché è stato affidato il progetto all'ingegnere Ricchello, dal momento che l'amministrazione aveva i suoi tecnici?

TESTE — Gli è stato affidato dalla direzione generale dell'aviazione civile, su segnalazione della direzione generale del Demanio.

Questo incarico affidato all'ingegnere Ricchello è stato in parte un espediente per poter risolvere problemi di carattere logistico, materiale. L'ufficio progettazione era composto praticamente solo dal sottoscritto, il quale poteva naturalmente fare tutto. Perciò, in accordo e con autorizzazione del Segretario generale dell'aeronautica, del direttore generale del Demanio e del direttore generale dell'Aviazione civile, si è addivenuti, come in tanti altri casi, anche riguardanti l'aeroporto di Fiumicino, all'affidamento del progetto ad un libero professionista. Nel caso specifico c'era da risolvere anche una questione di carattere materiale, perché a quell'epoca 1951-'52, la amministrazione non era attrezzata per assolvere a tutte le incombenze. Per esempio, c'era da tradurre dall'inglese determinate condizioni tecniche di capitolato e non avevamo traduttori; c'era da far disegni e battiture a macchina; c'era insomma molto lavoro materiale che non era possibile fare.

Del resto, l'autorizzazione non l'ho data io e perciò in questo momento non sto certo difendendo un mio operato.

PRESIDENTE — Ma l'incarico non gli è stato dato su una proposta?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Lei per lo meno dovette dire che non poteva fare tutto quel lavoro. Con quale criterio è stato scelto proprio l'ingegnere Ricchello?

TESTE — L'ingegnere Ricchello è stato segnalato dalla direzione generale del Demanio quale ex ufficiale. Fu scelto proprio lui perché risultò il più anziano nella graduatoria degli ex ufficiali dell'Amministrazione dell'aeronautica.

PRESIDENTE — La scelta avvenne allora in base ad un criterio di anzianità, non di competenza?

TESTE — La competenza bisognava ammetterla implicitamente in tutti, e nella stessa misura; e proprio per non creare una situazione di irregolarità, si scelse il più anziano.

PRESIDENTE — Il Ricchello, però, essendo addetto alla Società Immobiliare, si occupava di edilizia privata, e quindi le incombenze affidategli non rientravano nemmeno nel suo ramo.

TESTE — Nel caso specifico, più che la competenza, serviva l'attrezzatura per eseguire determinate operazioni. La competenza avremmo dovuto averla noi.

PRESIDENTE — Quanto tempo ha lavorato l'ingegner Ricchello?

TESTE — Credo che abbia lavorato quattro o cinque mesi.

PRESIDENTE — Qual è l'incarico preciso che ha avuto?

TESTE — Ha avuto l'incarico di mettere su il progetto, la forma idonea a presentarlo come capitolato.

PRESIDENTE — Il capitolato non doveva farlo il Ministero dei lavori pubblici?

TESTE — È stato l'unico che si è presentato in quella forma. Tenuto conto che il Ministero dei lavori pubblici lo ha manipolato interamente e lo ha fatto proprio, i successivi non hanno avuto neanche più quella forma.

PRESIDENTE — Ma io domando se un capitolato non deve essere elaborato dall'amministrazione! È una cosa tanto importante.

TESTE — Difatti, il Ricchello è stato scelto tra quelli dell'amministrazione, proprio per le sue qualità più amministrative, di conoscenza di prassi, che di specifica competenza nel campo aeronautico. Il progetto della pista lo abbiamo fatto noi, non Ricchello.

Solo la parte di sviluppo dei disegni, di sviluppo di particolari, la parte amministrativa e tecnica insomma è stata affidata all'ingegner Ricchello.

PRESIDENTE — Quanto percepì l'ingegner Ricchello?

TESTE — Mi pare che abbia avuto sei milioni.

PRESIDENTE — L'ingegner Ricchello nel periodo del 1943 al 1945 ha lavorato anch'egli per la Todd ?

TESTE — Non lo so. Del resto durante la guerra io sono stato in Sicilia e il Ricchello mi pare che fosse dall'altra parte. Neanche fisicamente ricordavo di averlo visto qualche volta.

PRESIDENTE — Quando le ho domandato le ragioni per le quali nel dicembre del 1958 ella era stato assegnato ad un altro ufficio mi ha risposto che ciò fu un po' per suo desiderio e forse anche per desiderio di altri. È al corrente di una pressione svolta dal Ministro dei lavori pubblici Togni, nei confronti dell'onorevole Segni perché lei fosse richiamato dall'ufficio che aveva e mandato all'altro ufficio ?

TESTE — Non sapevo neanche presso chi fosse stata fatta questa pressione. L'ho saputo dopo.

PRESIDENTE — Da chi ?

TESTE — Sono cose che si sentivano dire. Non glielo saprei proprio dire; oltre tutto non potevo assolutamente immaginare che il ministro Togni potesse interessarsi di me.

Rimane il fatto che, siccome ad un certo momento le cose prendevano un indirizzo diverso (vedi aerostazione) non ho voluto condividere determinate responsabilità di sviluppo di progettazione, non ho voluto condividere determinati sistemi.

PRESIDENTE — Dato che aveva fatto tanta beneficenza, non si avvalse per caso dell'autorevole amicizia di monsignor Angelini per pregare il ministro Togni ?

TESTE — Nossignore.

PRESIDENTE — Non si è avvalso mai di monsignor Angelini per questioni riguardanti la sua permanenza in quell'ufficio ?

TESTE — No, in maniera assoluta. Ho chiesto io di andarmene. Ho scritto al segretario generale chiedendo di andare via da Fiumicino. Forse ho calcolato bene i tempi perché poi infatti ho saputo che mi volevano mandar via.

PRESIDENTE — Quanto tempo dopo l'ha saputo ?

TESTE — Ultimamente, quando si è cominciato a parlare delle vicende di Fiumicino; ripeto che sono stato io a voler andare via da Fiumicino, perché non mi convincevano determinati sistemi: perché se la progettazione e il coordinamento dovevano essere fatti dall'aeronautica, l'aeronautica non poteva rinunciare a queste sue prerogative.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Col. GIUSEPPE AMICI

DEPOSIZIONE DEL GENERALE NERIO MEMMA

La Commissione, riunita in seduta l'11 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Nerio Memma.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Lei è ancora in servizio?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — In quale ufficio?

TESTE — Attualmente sono capo del I reparto tecnico della direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Con il passaggio della competenza (in ordine all'aeroporto di Fiumicino, tema del quale ci occupiamo) della Commissione Matricardi e più precisamente dell'ufficio tecnico in seno a tale Commissione, alla direzione generale del Demanio aeronautico, ella assunse l'incarico di redigere la progettazione dell'aeroporto?

TESTE — Sì, nei termini che mi permetto di precisare. Se non erro nel 1948 fui incaricato, essendo del Demanio, dall'allora direttore generale Borghetti, di prestare la mia opera per il gruppo di lavoro che era tornato in seno alla direzione generale del Demanio, incaricandomi di dare incitamento e collaborazione al fine di portare a compimento questo progetto che si trascinava ormai già da parecchio tempo. Il generale Borghetti si era impegnato, (qualora avesse avocato a sé tutto il personale che a suo tempo era stato dato alla Commissione), di portare a compimento il progetto nel periodo di quattro mesi così da avere gli elementi base per valutare il finanziamento necessario all'esecuzione dell'opera. Io sono stato in questo ufficio, se ben ricordo, dalla prima decade del settembre 1948 ai primi del mese di gennaio dell'anno successivo.

PRESIDENTE — Da chi era costituito questo gruppo di lavoro?

TESTE — Da me che ero il più anziano, dal tenente colonnello Panunzi, che si occupava della progettazione delle piste unitamente al maggiore Angelucci ed al capitano Moraldi; questi gli ufficiali.

PRESIDENTE — Il colonnello Toscani non c'era?

TESTE — In un primo tempo aveva prestato servizio insieme al generale Matricardi, ma dopo non più; aveva collaborato, per quel che mi risulta, al piano regolatore.

PRESIDENTE — Ella, dunque, nel 1948 ebbe questo incarico. Ricorderà quindi che dall'ufficio tecnico della Commissione Matricardi fu elaborato un progetto definitivo « di massima » che aveva ricevuto anche l'approvazione, come tale, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'aprile 1948. Aveva a disposizione quindi già questo materiale?

TESTE — Sì, trovai appunto questo materiale. Per quanto adesso non ricordi molto, credo che esistesse anche una pubblicazione molto di massima dove erano state tracciate le caratteristiche principali che avrebbe dovuto avere l'aeroporto. Al momento in cui entrai, però, vale a dire ai primi di settembre, esisteva come piano regolatore soltanto un piano di insieme, con la indicazione delle piste e sommariamente del piazzale ed altri elementi; indicazione non sufficiente, comunque, per permettere una valutazione del costo dell'aeroporto per cui fu ritenuta necessaria una integrazione di altre opere.

PRESIDENTE — Il progetto di massima, comunque, la valutazione di massima fu di 15 miliardi.

TESTE — Era una valutazione modesta, che subì, infatti, una modifica.

PRESIDENTE — Fu portata a 24 miliardi! Ricorda quali caratteristiche ebbe il lavoro al quale collaborò anche lei rispetto al progetto di massima già esistente? Modificò, sviluppò qualcosa?

TESTE — Più che modificare potrei dire che lo riempì, lo completò in ciò che era carente. Personalmente mi interessai della parte relativa agli impianti; mi ero sempre occupato degli impianti elettrici e meccanici e, tra l'altro, esaminai con la società elettrica gli allacciamenti necessari. Ciò nonostante,

per quanto il nostro fosse più sviluppato del precedente « progetto di massima » era sempre suscettibile di ulteriori modifiche.

PRESIDENTE — Quindi, questo sviluppo, per altro non completo, portava già un aumento rispetto al progetto di massima elaborato dalla Commissione Matricardi di 9 miliardi.

TESTE — Non solo non completo, ma oggi possiamo dire, alquanto inadeguato, (dato che allora si lavorava un po' con i vecchi concetti) alle esigenze sempre più incalzanti dell'era attuale. Ad esempio nel mio campo (impianti elettrici, voli notturni) si sono fatti ultimamente passi da gigante rispetto alle nostre previsioni.

PRESIDENTE — Lo studio al quale lei collaborò fu completato se non erro nel 1949...

TESTE — Fu approntato per la prima decade del gennaio 1949 perché furono presentati gli elaborati all'allora Ministro Pacciardi, ma in una forma non molto presentabile per la verità. Una esposizione dei nostri disegni a dimostrazione di ciò che sarebbe dovuto essere il nostro lavoro.

PRESIDENTE — Durante l'elaborazione di questo progetto definitivo, sia pure dando all'aggettivo definitivo il significato di riempitivo di lacune, ella o i suoi colleghi di lavoro ebbero modo di constatare deficienze del suolo di Fiumicino per la realizzazione concreta del progetto stesso? Fu fatto questo parallelo o non fu tecnicamente necessario?

TESTE — Vorrei precisare che quando fui chiamato a collaborare a questo studio il problema terreno ed ubicazione delle piste erano stati già di massima risolti. Continuarono, sì, ancora le discussioni perché ricordo che fu interpellato, se non mi sbaglio, il professor Maresca; ma di questo (essendo degli esperti) se ne interessavano particolarmente il tenente colonnello Panunzi, il maggiore Angelucci, il capitano Moraldi.

PRESIDENTE — Io desideravo sapere se l'ufficio se ne occupò: non lei o gli altri.

TESTE — Mi risulta che pur continuandosi in quel lavoro di indagine e di ricerca sulla qualità portante del terreno in relazione alle piste, la sensazione generale era che ciò che era stato già avviato fosse solidamente acquisito.

PRESIDENTE — Ricorda se sorsero difficoltà, riserve determinate dalla natura del suolo; se questo non era considerato perfettamente idoneo per cui, per renderlo tale, occorreva l'impiego di somme notevoli?

TESTE — Per quel che ricordo il terreno risultò, quando il problema fu esaminato, fondamentalmente sabbioso e in alcune parti argilloso. Ho assistito a diverse discussioni in proposito con il professor Maresca; ricordo che fu interpellato il professor Maddalena, geologo insigne, per studiare gli accorgimenti atti a rendere le piste efficienti, capaci di sopportare il carico. Teoricamente si pensava allora che le preoccupazioni sorte fossero risolvibili; ed in fondo oggi, sia pure *a posteriori*, abbiamo visto che gli aeroporti, anche all'estero, sono stati fatti anche in zone argillose. La tecnica moderna in sviluppo costante consente di studiare accorgimenti atti a far sì che sia possibile costruirli più o meno ovunque.

PRESIDENTE — Da quando è in servizio?

TESTE — Ho iniziato il mio servizio militare nel dicembre 1929.

PRESIDENTE — È stato quasi sempre in uffici amministrativi?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ricorda che per prassi la progettazione di aeroporti civili e militari è stata sempre affidata alla direzione generale del Demanio?

TESTE — Dovrei rispondere di sì perché la divisione delle competenze, nel senso che dell'aeroporto civile dovesse occuparsene il Ministero dei lavori pubblici, è una innovazione molto successiva. Il comune di Torino ha fatto qualcosa del genere; enti pubblici, amministrazioni non statali. Ma non ricordo in questo momento che gli aeroporti civili li abbia costruiti il Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Non mi riferisco alla costruzione ma alla progettazione.

TESTE — È sempre stata affidata alla direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Come spiega che nel 1951 la competenza della progettazione dell'aeroporto di Fiumicino passa dalla direzione generale del Demanio a quella dell'Aviazione civile?

TESTE — Per quel che mi consta la direzione generale dell'Aviazione civile non ha mai avuto degli uffici tecnici adatti ad affrontare lavori di questo genere, tanto che in pratica, (in questo caso come in altri) la progettazione è sempre stata affidata alla direzione generale del Demanio; solo la parte amministrativa, quella relativa ai pagamenti, può passare alla direzione generale dell'Aviazione civile.

PRESIDENTE — Guardi che nell'ambito della direzione generale dell'Aviazione civile fu costituito un ufficio speciale per la progettazione dell'aeroporto di Roma a capo del quale, come lei ricorda, fu messo l'allora tenente colonnello Amici. Quindi la competenza passa dal Demanio all'Aviazione civile nell'ambito della quale venne costituito l'ufficio speciale per l'aeroporto di Roma. Come interpretò questo passaggio di competenze ?

TESTE — L'Aviazione civile, come già ho detto, non aveva le necessarie attrezzature tecniche e quindi ebbi la sensazione che, per evitare di gravare la direzione generale del Demanio di un compito che praticamente era sì un po' circoscritto, ma anche abbastanza vasto, si affidò ugualmente l'incarico all'Aviazione civile distaccando presso quella direzione alcuni ufficiali del Demanio.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui stava alla direzione generale del Demanio ricorda se ebbe a occuparsi della progettazione l'allora tenente colonnello Amici ?

TESTE — No, perché non era in servizio.

PRESIDENTE — Il 23 aprile del 1951 ella redasse una relazione sull'approvvigionamento idrico di Fiumicino. Ricorda da chi le fu richiesta questa relazione ?

TESTE — Non vorrei che la data fosse sbagliata. Comunque dell'approvvigionamento idrico ebbi occasione di interessarmi nel periodo dei quattro mesi citati; l'alimentazione idrica per l'aeroporto di Fiumicino rappresentava un grosso problema, perché a Fiumicino vi era pochissima acqua. Si pensava allora ad un acquedotto che doveva venire da Roma, ma essendo questo acquedotto di là da venire ed il problema andava risolto subito, si pensò di prendere l'acqua dalla falda freatica facendo dei pozzi di non grande profondità installando due reti, una per l'acqua idrica potabile e l'altra per la non potabile.

PRESIDENTE — Ho richiamato la sua attenzione su questa relazione, perché in altri documenti non redatti da lei — ed esattamente in una comparazione fatta sotto diversi profili (tecnici, urbanistici) delle due zone prese in considerazione come possibili sedimi dell'aeroporto in cui fu esaminato anche l'elemento « approvvigionamento idrico », risulta che la zona di Fiumicino era più fornita, dal punto di vista idrico, di quella di Casal Palocco. Poiché questa relazione contrasta chiaramente con il suo studio, come spiega queste divergenze di vedute ?

TESTE — Confermo che a Fiumicino non vi era acqua. Ne sono sicuro e del mio parere era anche l'ingegnere Zanoli della sezione acqua del comune.

PRESIDENTE — Ella ha detto poco fa che l'aeroporto di Torino fu fatto dal comune. Sa dirmi se anche per gli aeroporti costruiti da enti non statali la progettazione relativa è competenza del Demanio ?

TESTE — I progetti fatti da professionisti privati vengono sempre sottoposti alla direzione generale del Demanio, che li esamina e molto spesso apporta delle modifiche. In effetti questo è un campo nel quale siamo particolarmente specializzati e molte cose che sappiamo noi, fuori le ignorano.

PRESIDENTE — Sa se dopo l'aeroporto di Fiumicino ne sono stati costruiti o progettati altri ?

TESTE — Sì, Marco Polo, di Punta Raisi a Palermo ed altri. Sono stati fatti da progettisti privati, ma poi sottoposti al parere della direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Ritornando alla sua relazione del 23 aprile 1951 sull'approvvigionamento idrico, ricorda da chi le è stata richiesta ?

TESTE — Non ricordo bene; forse era allegata al progetto.

PRESIDENTE — Ricorda se questo studio fu fatto comparativamente ad altre zone o fu uno studio *ad hoc* ?

TESTE — Fu fatto esclusivamente per Fiumicino.

PRESIDENTE — Può dirci se prima di iniziare la costruzione delle due piste (una parallela alla linea del mare, l'altra perpendicolare) sono stati fatti numerosi saggi lungo tutto il loro percorso e se le consta che sotto la pista n. 1 fu trovata, alla luce di questi saggi, sabbia per una profondità di una quindicina di metri e sotto la pista n. 5 sabbia e terreno argilloso ?

TESTE — Mi sembra di ricordare che dai saggi fu rilevata una differenza tra i terreni interessanti la pista n. 1 e una delle piste che fu poi deviata; la pista n. 2 (originariamente n. 5).

PRESIDENTE — Lei sa che il progetto del suo ufficio fu modificato da quello Amici ?

TESTE — L'ho sentito dire.

PRESIDENTE — In che senso l'ha sentito dire ?

TESTE — Dal gennaio 1959 non ho avuto più occasione di occuparmi di Fiumicino. Nel

1958 ebbi l'incarico di verificare i progetti degli impianti elettrici presentati dalle nuove ditte che concorsero per l'aerostazione; perciò dopo di allora tutto quel che so è per sentito dire.

PRESIDENTE — Può dirci se i dati relativi alla natura geologica del suolo erano per voi dati acquisiti o viceversa suscettibili di ulteriore elaborazione ?

TESTE — La conoscenza del suolo si veniva man mano delineando; noi pensavamo comunque, che indipendentemente dalla natura del suolo, il problema poteva essere risolto grazie ai mezzi tecnici a disposizione.

Si trattava comunque sempre di un progetto che aveva un po' il carattere di progetto di massima che avrebbe potuto subire affinamenti successivi.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. NERIO MEMMA

DEPOSIZIONE DEL SIGNOR ANSELMO FUSARI

La Commissione, riunita in seduta l'11 e il 12 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del signor Anselmo Fusari.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Cosa fa ?

TESTE — Trasportatore.

PRESIDENTE — Di che cosa ?

TESTE — Materiali da costruzione, inerti.

PRESIDENTE — Quali rapporti ha avuto con il colonnello Amici ?

TESTE — Sono stato dipendente diretto del colonnello Amici dal 1946 al 1947.

PRESIDENTE — Che vuol dire dipendente diretto ?

TESTE — Aveva un'impresa a Rimini; appena mi sono congedato sono andato a lavorare con lui.

PRESIDENTE — In che qualità ?

TESTE — In un primo tempo in qualità di autista; poi impiegato. Impiegato vero e proprio non potrei dire perché ho frequentato fino alla quinta elementare; mi arrangiavo, andavo a comprargli la roba, gliela portavo; stavo con lui insomma come impiegato. Nel 1947 sono andato a Rieti per un anno, poi l'ho pregato di riprendermi a Roma con lui e sono stato altri tre anni alle sue dipendenze.

PRESIDENTE — In quale società ?

TESTE — L'ingegnere Amici aveva una cooperativa, la « Lamar »; poi venne fuori Di Napoli e rimasi alle loro dipendenze fino al 1953. Nel 1953 ho preso da loro un camion dell'« Isotta Fraschini » con le cambiali a sconto, ed ho cominciato a lavorare per mio conto.

PRESIDENTE — Quale attività svolge la « Lamar »?

TESTE— Costruzioni.

PRESIDENTE — Cosa significa la sigla A. D. ?

TESTE — Credo Alfredo Di Napoli ma non so con precisione, sul libro di lavoro c'è scritto A. D.

PRESIDENTE — Ha avuto delle partecipazioni in società ?

TESTE — No, mi sono fatto il primo camion piano piano nel 1953, nel 1955 me ne sono fatti due (uno lo guidavo io, ed un altro mio fratello) poi tre, poi quattro e adesso lavoro con quattro.

PRESIDENTE — A Roma vi sono altre imprese che svolgono la stessa attività ?

TESTE — Ce ne sono mille; ognuna ha due-tre camion.

PRESIDENTE — Ce ne sono di più grosse della sua ?

TESTE — Si, io sono un piccoletto.

PRESIDENTE — Come è entrato in rapporti con la ditta « Vaselli & Farsura » ?

TESTE — Quando la Farsura ha preso i lavori io avevo rapporti con la « Sipac » che aveva gli stessi dirigenti. Ho fatto l'offerta del materiale, per quel che potevo, e mi hanno accettato.

PRESIDENTE — Da chi fu presentato alla Farsura ?

TESTE — Dall'ingegnere Macchi; anzi da Subrino che stava in via Giulio Cesare.

PRESIDENTE — Chi era Subrino ?

TESTE — Uno della « Sipac »; me lo presentò questa Farsura.

PRESIDENTE — Ebbe anche una segnalazione dal colonnello Amici ?

TESTE — No; con lui sono ed ero in buoni rapporti, ma non mi ha fatto nessuna segnalazione.

PRESIDENTE — Questo signor Macchi che rapporti aveva con la Farsura ?

TESTE — Nessuno. Ma non c'è bisogno di segnalazione. Quando sappiamo che qualcuno ha preso un lavoro ci precipitiamo a fare la nostra offerta.

PRESIDENTE — Lei ha lavorato per parecchi milioni.

TESTE — Non li ho nemmeno contati.

PRESIDENTE — Sono stati più di 500, compresa la « Vaselli » e la « Saggi ».

TESTE — Con la « Saggi » ci lavoro attualmente.

PRESIDENTE — Ci lavorava fin da allora.

TESTE — No; il primo lavoro è dell'aprile di quest'anno.

PRESIDENTE — Ma ha un fatturato notevole.

TESTE — Per quel che ho lavorato.

PRESIDENTE — Desideravo sapere quanto ha guadagnato. In quel periodo, oltre la Farsura e la Vaselli, c'erano anche altre ditte fornitrici di inerti ?

TESTE — Eravamo in tanti !

PRESIDENTE — Che vuol dire in tanti ?

TESTE — La Farsura, che andava di fretta, prendeva tutti i camionisti che arrivavano; per un periodo anzi li procuravo io stesso.

PRESIDENTE — Lei esclude, dunque, di aver avuto una segnalazione da parte del colonnello Amici ?

TESTE — Del colonnello sono amico, ma segnalazioni da lui non ne ho avute. Ho vinto la gara come l'hanno vinta gli altri insieme a me.

PRESIDENTE — Per sua memoria; Lei ha un'attività notevole. Lei è stato o è ancora socio del colonnello Amici nella società « Lamar »; è stato Sindaco effettivo insieme con l'Amici nella Società Cooperativa Villa Delizia-Erme; socio dell'Amici e Sindaco effettivo della Società « Massima Laetitia » e della Società « Monte Rosario »; Sindaco supplente e socio con sua moglie, la moglie dell'Amici ed altri, della Società Edilizia « Giannarita »; con il colonnello Amici, della Società Anagni; della Società « Aer-Spe » con il figlio dell'Amici; con la moglie dell'Amici, della Società « Palatino » e della Società « Igea ». È esatto ?

TESTE — Sì. Sono stato Sindaco in alcune delle menzionate Società.

PRESIDENTE — La Sua attività è solo quella di trasportatore o anche di fornitore degli inerti ?

TESTE — Acquisto ghiaia, sabbia, pozzolana, e tufo nelle cave, rivendo questo materiale alle imprese nei cantieri di lavoro.

PRESIDENTE — Quali trasporti ha effettuato per le ditte « Farsura », « Vaselli » e « Sagi » ? Lei ha un fatturato notevole.

TESTE — Ho un fatturato di 135-140 milioni. Lo so bene, perché è un mese che la tributaria mi sta rivoltando sottosopra. Proprio questa mattina mi son fatto mostrare il fatturato riguardante i trasporti fatti a Fiumicino. È il fatturato di una Società che ha lavorato per 6 anni. Le ricordo che io ho lavorato anche a Milano e a Cassino.

PRESIDENTE — Il trasporto di materiale inerte che Lei può fare con un suo camion quanto le fa incassare ?

TESTE — Prima i miei camion erano di 7 metri cubi, adesso sono di 5. Ho fornito la sabbia a 600 lire e la ghiaia a un prezzo variante tra le 1.200 e le 1.400 lire; ma in un secondo momento, con l'intervento del Consorzio, la ghiaia è venuta a costare intorno alle 1.600-1.700 lire, per cui l'ho rivenduta a Fiumicino tra le 1.800 e le 1.900 lire. I miei camion potevano fare ciascuno di media 10-12 viaggi al giorno tra la cava e Fiumicino.

PRESIDENTE — Per quanto tempo ha fornito la Farsura per i lavori di Fiumicino ?

TESTE — Dall'ottobre 1955 fino ai primi del 1957.

PRESIDENTE — Adesso quali ditte fornisce ?

TESTE — La « Sagi », la « Privitera & Caetani », la « Duchessa Caetani », la « Liberali Domenico ».

PRESIDENTE — Ha eseguito forniture ad altri aeroporti, per esempio Pratica di Mare, Latina, Guidonia, o ad opere militari in genere o civili aeronautiche ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Si è visto ieri sera con il colonnello Amici ?

TESTE — No. L'ho visto al parcheggio quando sono entrato qui, ma poi non l'ho più visto.

PRESIDENTE — Lo ha visto nei giorni precedenti ?

TESTE — Vado spesso da lui per consigli. Io ho frequentato soltanto le scuole elementari e perciò quando debbo fare un contratto ho necessità di consigliarmi con una persona di fiducia. Il colonnello Amici è l'unica persona che io conosca a Roma in grado di consigliarmi.

PRESIDENTE — Si è consigliato con lui anche quando ha fatto il contratto con l'impresa « Farsura » ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Proprio in occasione di un contratto così importante non si è consigliato ?

TESTE — In quel periodo non avevo ancora con il colonnello Amici quei rapporti che ho allacciato poi. Era un periodo oltre tutto in cui mi ero staccato dalla Società. C'è stato un periodo, dal 1953 al 1955, in cui sono stato licenziato.

PRESIDENTE — Ma le Società che le ho elencate sono tutte successive al 1955.

TESTE — Dopo di allora l'ho rivisto ancora, anzi l'ho visto sempre. Nel periodo dei lavori con la Farsura assolutamente non mi sono rivolto a lui. Del resto la « Farsura » mi accettò l'offerta e la siglò, perciò non avevo ragione di rivolgermi al colonnello Amici.

PRESIDENTE — Concorsero molte ditte alla fornitura della « Farsura » ?

TESTE — Non lo ricordo con esattezza. Eravamo tanti. Specie nei mesi di gennaio e febbraio, quando per noi c'è un po' di disoccupazione, eravamo centinaia a portare i materiali alla « Farsura ».

PRESIDENTE — Ieri sera non ha neanche telefonato al colonnello Amici ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Come seppe che la « Farsura » aveva bisogno di forniture ?

TESTE — Lavoravo già con la « Sipac » a Gaeta e a Fregene, una nuova Società di esperimento di Subrino; e siccome la « Sipac » in quel periodo fu assorbita dalla « Farsura », mi feci presentare da Subrino all'ingegnere Da Ponte, che era il Direttore dei lavori dell'impresa. Non ebbi bisogno di farmi raccomandare dal colonnello Amici, perché l'ingegnere Da Ponte mi assicurò subito che mi avrebbe dato lavoro.

PRESIDENTE — Compensava il colonnello Amici per la sua consulenza ?

TESTE — Non gli ho dato mai alcun compenso ! Solo nelle ricorrenze gli ho mandato qualche cassettina o dei fiori.

PRESIDENTE — Quanti camion aveva la sua ditta quando ha cominciato la sua attività con la Farsura ?

TESTE — Ne aveva tre.

PRESIDENTE — A quale punta massima di camion è arrivato nel periodo di queste forniture ?

TESTE — A Fiumicino, la punta massima è stata di sei-sette camion.

PRESIDENTE — Oltre i suoi ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Potrebbe esibire la fattura dei trasporti che ha fatto fare agli altri ?

TESTE — Sì, ma anche la tributaria ha un quadro preciso di queste fatture.

PRESIDENTE — Visto che aveva una così vasta attività trasportatrice e fornitrice di materiale, ha pensato mai alla possibilità di avere una cava sua dalla quale attingere il materiale anziché comprarlo dai rivenditori ?

TESTE — A Roma la ghiaia si cava solo sulla Magliana, ma quelle tenute sono tutte già prese. Chi è entrato prima non lascia entrare gli altri. Io ci ho provato, ma non ci sono riuscito.

PRESIDENTE — Quando ha visto l'ultima volta il colonnello Amici ?

TESTE — La settimana scorsa, ma il giorno preciso non lo ricordo.

PRESIDENTE — Per quale ragione l'ha visto ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Dove l'ha visto ?

TESTE — A casa sua.

PRESIDENTE — Se è andato a casa dell'Amici ci sarà stata una ragione.

TESTE — Non ricordo perché ci sono andato; forse per salutarlo.

PRESIDENTE — Lei si deve ricordare e mi deve dire anche perché ci è andato.

TESTE — Eccellenza, io non ricordo di che cosa ho parlato...

PRESIDENTE — Lei ha una memoria così ferrea sul numero dei camion e poi non ricorda una cosa così semplice.

Va a casa di un colonnello, così, per stringergli la mano ?...

Io la invito a ricordare.

TESTE — Me ne ricorderò; ma adesso proprio non mi sovviene il motivo per il quale ci sono andato.

PRESIDENTE — Si accomodi di là a riflettere e poi ritorni. Le ricordo intanto che i testimoni falsi e reticenti posso farli arrestare immediatamente.

(*Il teste si allontana. Richiamato, dopo tre quarti d'ora, rientra*).

PRESIDENTE — Ha meditato signor Fusari ?

TESTE — Sì, ma non ricordo bene il motivo della mia visita al colonnello anche perché la settimana scorsa avevo un figlio all'ospedale, la bambina con la febbre e la tributaria in ufficio.

PRESIDENTE — Ma quanti giorni fa, più o meno, è andato a casa dell'Amici ?

TESTE — Una settimana, ma, ripeto, non ricordo di che cosa ho parlato. Avevo tante preoccupazioni: un figlio all'ospedale, un altro ammalato...

PRESIDENTE — Proprio non ricorda ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Le leggerò allora l'articolo 359 del Codice di Procedura Penale che dice testualmente: « Testimoni renitenti, falsi o reticenti; — Se il testimonio rifiuta di deporre senza legittimo motivo o se vi è fondato motivo di ritenere che egli abbia affermato il falso o negato il vero, ovvero taciuto in tutto o in parte ciò che sa intorno ai fatti sui quali è esaminato, il giudice può nuovamente ammonirlo circa la responsabilità penale alla quale si espone, e ordinare che sia trattenuto in arresto provvisorio fino a che venga richiamato, nello stesso giorno, o nel giorno immediatamente successivo. Se il giudice non ritiene di provvedere in tal modo, ovvero se il testimonio richiamato persiste nel rifiuto, nella falsità o nella reti-

cenza, il giudice emette anche d'ufficio mandato di arresto e fa compilare processo verbale, che viene trasmesso al Pubblico Ministero per il relativo procedimento penale.

Anche se non è stato emesso il mandato di arresto o compilato il processo verbale, il Pubblico Ministero può esercitare l'azione penale ».

Le ricordo, pertanto, il dovere che ha di dire tutta la verità e le pene alle quali va incontro se mente.

Lei, ieri sera, è stato in casa dell'Amici ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Si chiami il figliolo del colonnello Amici.

TESTE — È venuto lui a casa mia.

PRESIDENTE — Ma dica la verità ! Perché negare queste cose ?

TESTE — Io sono stato a casa sua la settimana scorsa, ma non ricordo perché: avevo la bambina malata...

PRESIDENTE — Ma andiamo ad ieri sera. cosa è successo ?

TESTE —Ieri sera è venuto il figlio del colonnello Amici da me.

PRESIDENTE — Quale figlio ?

TESTE — Arturo. Siccome c'è mio figlio Gianni che è uscito ieri dall'ospedale è venuto a trovarlo e mi ha invitato a casa sua. Ricordo che il Colonnello, quando poi ho parlato con lui, mi ha raccomandato di dire — quando mi interrogavate — tutta la verità, ed io così ho fatto.

PRESIDENTE — Cosa le ha detto ieri sera il colonnello Amici ?

TESTE — Si è informato di cosa mi avevate chiesto. Gli ho detto che volevate sapere se era stato lui a segnalarmi a Farsura, ma che io avevo sostenuto che il lavoro lo avevo trovato da me.

PRESIDENTE — E per un fatto così chiaro ed onesto, che poteva essere anche una legittima curiosità, c'era bisogno di mentire ?

TESTE — Lui mi ha raccomandato di dire chiaramente come stanno le cose.

PRESIDENTE — E lei l'ha detto come stanno le cose ?

TESTE — Ho detto quel che mi ha chiesto. Eccellenza.

PRESIDENTE — Lei poco fa ha negato...

TESTE — Ma io dico: cosa c'entro con il colonnello Amici ?

PRESIDENTE — Lasci stare cosa c'entra con il colonnello Amici. Io le ho domandato se e quando l'aveva visto.

TESTE — L'ho visto qui sotto quando è uscito.

PRESIDENTE — Le ho chiesto se era andato a casa del colonnello Amici e lei ha risposto che c'era stato una settimana fa; di che cosa avevate parlato; e lei non ricordava; l'ho fatto meditare per tre quarti d'ora e mi ha ripetuto che non ricordava. Le ho chiesto immediatamente, quando è rientrato, se è stato ieri in casa del colonnello Amici e mi ha risposto secco: no.

TESTE — Me l'ha domandato prima.

PRESIDENTE — No, appena è tornato. Quali sono le ragioni del suo diniego ? Ha detto al colonnello Amici che sarebbe ritornato oggi dinanzi a questa Commissione ?

TESTE — Sì, alle cinque, e lui mi ha raccomandato di dire le cose come stanno; chiare, alla luce del sole e io glielo ho rassicurato dicendo che così avrei fatto.

PRESIDENTE — È stato presente il figliolo Arturo al colloquio di ieri sera ?

TESTE — Guardi, non ho fatto caso; mi sembra comunque, che si era appartato su una poltrona, in un angolo. Se poi ha ascoltato non lo so.

PRESIDENTE — Chi c'era presente, oltre l'Amici ?

TESTE — Il dottor De Giovanni, che mi fa la contabilità, la signora De Giovanni, e la moglie del colonnello.

PRESIDENTE — Cosa faceva lì la signora De Giovanni ?

TESTE — Non lo so ! Sono cugini; lui fa il commercialista.

PRESIDENTE — Di che cosa avete parlato ?

TESTE — Il colonnello si è informato di cosa mi avevate chiesto. Io gli ho detto che volevate sapere se era stato lui a presentarmi a Farsura e che avevo detto di no. Può chiedere, Eccellenza, a tutte le imprese e vedrà che questa è la verità.

PRESIDENTE — Lei che è un uomo intelligente, che si è fatto strada da sé, pensa proprio che se chiamassi Farsura mi direbbe che è stato raccomandato dal colonnello Amici ?

TESTE — Io sono quello che sono, ho fatto appena le elementari, e ora che mi trovo davanti a tanta gente non capisco più niente ! Ma Farsura, che è una grande impresa e che può alzare la voce quanto lor signori, lo dirà se mi ha segnalato il colonnello Amici oppure no.

PRESIDENTE — Ha il telefono a casa ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Perché non ha telefonato

al colonnello Amici il quale mostrava evidentemente un certo interessamento?

TESTE — Perché dovevo informarlo?

PRESIDENTE — Mi sembra strano che abbia mandato il figlio invece di telefonare se voleva parlarle?

TESTE — È venuto a visitare mio figlio che è uscito da poco dall'ospedale. La settimana scorsa quasi certamente, sarò andato a consigliarmi dove lo potevo ricoverare...

PRESIDENTE — Queste sono ragioni che non ci interessano. Ieri sera il figlio dell'Amici si è recato a casa sua per invitarlo ad andare a casa di suo padre. Perché?

TESTE — Io posso giurare che il colonnello mi ha raccomandato di rispondere chiaramente a quanto mi domandavate.

PRESIDENTE — Cosa faceva lì il commendatore De Giovanni?

TESTE — Non lo so. Le ho detto che sono cugini.

PRESIDENTE — Non è il suo amministratore?

TESTE — Non è il mio amministratore; mi fa la contabilità fiscale perché io non ne capisco niente.

PRESIDENTE — Ha mai avuto modo o ragione di corrispondere qualche somma al colonnello Amici o al suo figliolo? Danaro, assegni...

TESTE — Di solito non ho avuto occasione di darli.

PRESIDENTE — Sicuro? Ricordi bene.

TESTE — Forse al figliolo quando si è costituita la « Palatino » per il deposito della cauzione alla Banca d'Italia, ma non ne sono sicuro.

PRESIDENTE — Nelle Società in cui compariva il figlio del colonnello Amici, come ad esempio l'« Aer-Spe » nella quale siete soci (avete versato 450 mila lire ciascuno) i rapporti di affari, pochi o molti che fossero, con chi li trattava?

TESTE — Con il figliolo dell'Amici.

PRESIDENTE — Guardi che lui ha detto che non se ne occupava mai.

TESTE — Bè, li tratto io perché c'è un camion che abbiamo preso quattro, cinque mesi fa...

PRESIDENTE — Guardi che vi è anche una pala meccanica, un finanziamento di 15 milioni...

TESTE — Sono io l'amministratore, lui non si interessa del camion.

PRESIDENTE — Si rende conto che lei prima dice una cosa e dopo la nega?

TESTE — Faccio tutto io. Lui è un ragazzino e io aspetto che si laurei.

PRESIDENTE — E lei si mette con i ragazzini?

TESTE — Si deve laureare; è al quarto anno di ingegneria e mi potrà aiutare a scrivere qualche lettera!

PRESIDENTE — E lei, nell'attesa che l'ingegnere Arturo possa scriverle qualche lettera, fa una società con lui!

TESTE — Ho fatto una società e mi sono messo con il figlio dell'ingegnere.

PRESIDENTE — Per caso non trattava col padre?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Lei ha lavorato in forniture per quel complesso di opere chiamate « mondo migliore »?

TESTE — Ho lavorato con forniture di tufo e pozzolana per l'importo di un paio di milioni. Il resto lo fornì l'impresa Cidonio.

PRESIDENTE — Anche in questo caso c'è la solita gara?

TESTE — Sì, tanto che io ho fornito solo tufo e pozzolana.

PRESIDENTE — Lei sa che l'ingegnere Amici era il coordinatore di quelle opere? Veniva mai il colonnello Amici sul posto?

TESTE — Veniva sempre quando venivano anche Sua Eccellenza Angelini e Padre Rotondi.

PRESIDENTE — Che faceva l'ingegnere Amici?

TESTE — Non lo so, perché il più delle volte io mi limitavo a mandare i camion.

PRESIDENTE — Neanche in questo caso l'ingegnere Amici ha segnalato il suo nome?

TESTE — No, tanto è vero che per le forniture di ghiaia e sabbia, per le quali il trasportatore guadagna di più, l'incarico è stato dato all'impresa « Cidonio ».

PRESIDENTE — Lei ha lavorato con l'organizzazione « Todd »?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Come spiega la presenza, in quasi tutte le società, di sua moglie, della moglie del colonnello Amici, e delle consorti degli altri soci?

TESTE — Non lo so spiegare. Mi sembrava però una cosa naturale.

PRESIDENTE — Quando ha lavorato con la Farsura alla Malpensa?

TESTE — Nel 1958, dopo aver lavorato a Fiumicino.

PRESIDENTE — Mentre lavorava a Fiumicino aveva altri lavori in corso?

TESTE — No. Soltanto qualche fornitura per Roma di scarsa importanza.

PRESIDENTE — Perché la Farsura Le ha dato incarichi di lavoro a Milano?

TESTE — Perché con la « Farsura » ho lavorato anche a Cassino e spero di lavorare ancora sull'Aurelia. Evidentemente la ditta mi conosce bene e apprezza il mio lavoro.

PRESIDENTE — Ma evidentemente per spostarsi da Roma a Milano avrà dovuto sostenere delle spese che avranno inciso sul costo delle sue prestazioni. Quanti camion ha mandato a Milano?

TESTE — Ho lavorato quasi sempre con mezzi degli altri.

PRESIDENTE — Per quale importo?

TESTE — Non so esattamente. Credo di aver fatto alla Malpensa forniture per circa 300 milioni.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Sig. ANSELMO FUSARI

DEPOSIZIONE DEL SIGNOR ARTURO AMICI

La Commissione, riunita in seduta il 12 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del sig. Arturo Amici.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Quanti anni ha e qual'è la sua professione?

TESTE — Ho 22 anni e sono studente in ingegneria civile.

PRESIDENTE — Lei ha fatto parte di parecchie società in qualità di socio o di socio-amministratore. Vuole elencarle?

TESTE — Sono amministratore della società « Palatino » e della società « Igea », ma nessuna delle due svolge attività. Sono poi socio dell'« Aer-Spe ». Le società « Palatino » ed « Igea » sono state costituite nell'aprile di quest'anno; dell'« Aer-Spe » non conosco la data di costituzione, perché sono entrato a farne parte quando già era costituita e ho comperato delle quote: esattamente la metà, per un importo di 450 mila lire. L'altra metà delle quote, appartiene al mio socio, Fusari Anselmo.

PRESIDENTE — L'«Aer-Spe» possiede anche un autocarro, acquistato nel 1960, per l'importo di 7 milioni di lire, e una pala meccanica, acquistata anch'essa nel 1960 dalla società « La Tebi » per l'importo di oltre 7 milioni di lire.

Questi acquisti sono stati fatti con finanziamenti dell'Istituto Bancario Romano, ma è evidente che il debito dovrà pure essere estinto: quali sono le attività che svolge la « Aer-Spe » ? Lei cosa fa in seno alla società? Ha comperato con danaro Suo le quote dell'« Aer-Spe » che ora possiede? Ha proprietà personali?

TESTE — Non ho proprietà personali e non svolgo nessuna attività nell'« Aer-Spe ». Comperai la metà delle quote di questa società con del denaro che mi regalò il nonno materno, pensando che fosse il miglior modo di investire del denaro.

Dell'attività dell'« Aer-Spe » s'interessa comunque il Fusari.

PRESIDENTE — Conosce bene il Fusari?

TESTE — Lo conosco da molti anni. Aggiungo che in un certo senso egli ha concorso a salvarmi la vita quando, colpito da peritonite, riuscì a procurarmi della penicillina, allora introvabile. Quindi ho anche della gratitudine per lui. Comunque, è una persona molto per bene, simpatica, onesta. L'ho conosciuto tramite mio padre, che lo ha avuto alle sue dipendenze e che lo stima.

PRESIDENTE — Non ha risposto alla mia domanda circa l'attività che svolge l'« Aer-Spe ». Questa società ha eseguito lavori per l'impresa Farsura alla Malpensa e a Cassino.

TESTE — Le assicuro che io non mi occupo affatto dell'attività dell'« Aer-Spe ». perché se ne occupa il Fusari che gode della mia piena fiducia.

PRESIDENTE — Il Fusari frequenta la Sua casa?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — A quando risale la sua ultima visita a casa Sua?

TESTE — A ieri sera.

PRESIDENTE — E in precedenza?

TESTE — Non lo ricordo. È venuto altre volte, ma non posso precisarLe le date.

PRESIDENTE — Era anche Lei in casa ieri sera?

TESTE — Sì, ma poi me ne sono andato a letto perché si parlava di questioni che non mi riguardavano. Avevo già sentito da mio padre il resoconto degli avvenimenti della giornata.

PRESIDENTE — Ma col Fusari di che cosa si è parlato?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Le risulta se e in che epoca sono stati eseguiti dei lavori per la Farsura alla Malpensa ed altri lavori a Cassino?

TESTE — Non Le so dire nulla con precisione sia perché non me ne sono mai occupato e sia perché i lavori per la « Farsura » alla Malpensa sono stati eseguiti l'altro anno, quando io ancora non ero socio dell'« Aer-Spe ».

PRESIDENTE — Chi ha dato la garanzia alla Banca per ottenere il prestito di 15 milioni, giacché il capitale sociale era di appena 900 mila lire?

TESTE — Non lo so; della cosa si è interessato il Fusari. La Banca si sarà preoccupata delle garanzie.

PRESIDENTE — Lei assolutamente non sa niente dell'attività della sua società?

TESTE — Mi sono limitato a vedere il bilancio alla fine dell'anno.

PRESIDENTE — Ha avuto degli utili?

TESTE — Non credo, perché hanno pagato gli interessi alla Banca.

PRESIDENTE — Se hanno pagato gli interessi con gli utili, è evidente che questi ultimi ci sono stati. Vuol raccontare daccapo in tutti i particolari, come si è svolta ieri sera la visita del Fusari a casa Sua?

TESTE — Sono andato a rilevarlo a casa sua e l'ho condotto a casa mia.

PRESIDENTE — Perché?

TESTE — Poiché anche lui era stato chiamato davanti a questa Commissione, mio padre voleva sapere quali domande gli erano state rivolte.

PRESIDENTE— Suo padre si è interessato delle deposizioni di tutti i testimoni?

TESTE — Evidentemente si è interessato del Fusari perché lo conosce.

PRESIDENTE — Sono venute a casa Sua, in questo periodo, altre persone che sono state interrogate qui? Conosce il colonnello Panunzi? È venuto, per caso, in questi ultimi tempi?

TESTE — L'ho visto due o tre volte, ma non di recente. Non so dirLe, perciò, anche se non lo posso escludere, se sia venuto o meno a casa in questi ultimi tempi.

PRESIDENTE — Conosce il colonnello Toscani? È venuto a casa Sua di recente?

TESTE — Lo conosco, ma non mi risulta che sia venuto a casa.

PRESIDENTE — È stato Suo padre a incaricarLa di andare a chiamare il Fusari ieri sera?

TESTE — Veramente, sono andato di mia spontanea volontà.

PRESIDENTE — Perché?

TESTE — Eravamo un po' tutti curiosi di sentire che cosa gli fosse stato chiesto. Sa, non son cose che accadono tutti i giorni. Anche quando tornerò io a casa, questa sera, i miei familiari vorranno sapere che cosa mi è stato chiesto.

PRESIDENTE — Quali persone si trovavano a casa Sua quando c'è stato il Fusari?

TESTE — Mio padre, mia madre,il dottor De Giovanni con la consorte, i miei fratelli e tutti quelli che stanno a casa mia.

PRESIDENTE — Lei è stato presente a tutto il colloquio?

TESTE — No, perché già conoscevo le domande che erano state rivolte a mio padre e le sue risposte; e d'altra parte il Fusari, mentre lo accompagnavo a casa, mi aveva già raccontato delle domande avute e delle risposte date. Perciò, non sono stato sempre presente al colloquio: andavo e venivo dalla stanza.

PRESIDENTE — Di quante stanze è composta la vostra casa?

TESTE — Non lo so, perché non le ho mai contate. Lo farò adesso mentalmente: 12 vani abitabili, oltre gli accessori, distribuiti in due piani, con una scala interna.

PRESIDENTE — Avete un cameriere?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Come è sorta in voi la curiosità di sentire dal Fusari il resoconto del suo interrogatorio? È sorta per primo in suo padre questa curiosità? E perché, invece di andare di persona, non lo avete chiamato per telefono?

TESTE — Inanzitutto, mio padre non sapeva se il Fusari fosse ancora qui ed ha voluto che andassi a tranquillizzare la moglie. Non ci siamo potuti servire del telefono, perché durante la giornata non ha funzionato o ha funzionato irregolarmente: forse era rimasto isolato.

PRESIDENTE — A che ora è andato a casa del Fusari?

TESTE — Sono giunto in casa del Fusari poco dopo le dieci: il portone era già chiuso ma proprio in quel momento ne usciva una signora. Il Fusari era già rientrato e così l'ho accompagnato a casa mia.

PRESIDENTE — Ella afferma di non essere stato presente al colloquio per tutta la sua durata: sa dirmi almeno di che cosa si è parlato; se e quali nomi sono stati fatti?

TESTE — Si è parlato della testimonianza resa dal Fusari, ma non ho sentito fare nessun nome, anche perché io andavo e venivo dalla stanza. Ripeto ancora che già sapevo tutto e quindi non potevo essere trattenuto nemmeno dalla curiosità.

PRESIDENTE — Nel riferirLe le domande e le risposte, il Fusari ha fatto qualche commento? Ha avuto qualche battuta romanesca o abruzzese?

TESTE — Adesso non ricordo, non potrei dire nulla con sicurezza.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: ARTURO AMICI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE MARIO CINGOLANI

La Commissione, riunita in seduta il 12 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del senatore Mario Cingolani.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella fu ministro, se ben ricordo dell'Aeronautica dal 15 luglio 1946 al 28 gennaio 1947; poi, quando il Ministero cambiò in quello della difesa ricoprì la stessa carica dal 31 maggio 1947 al 15 dicembre 1947. In tale periodo ella ha costituito la Commissione per lo studio ed il progetto dell'aeroporto intercontinentale di Roma diretta dal generale Matricardi. Desidererei sapere qualcosa in proposito ed in particolar modo quali erano i compiti che Ella credette di assegnare alla Commissione Matricardi.

TESTE — I compiti che credetti di assegnare a questa Commissione erano unicamente compiti di studio; vedere cioè quale era la situazione nelle sue linee generali.

PRESIDENTE — Risulta agli atti che Ella il 20 ed il 27 gennaio 1947 scriveva al generale Matricardi; quando mandò queste due lettere, intendeva attribuire alla Commissione la facoltà, sempre come proposta, di scegliere un suolo, fare un progetto, stabilire l'eventuale costo dell'opera, per poi riferire agli organi dell'amministrazione?

TESTE — Fu semplicemente una Commissione di studio. Il mio provvedimento, se così si può chiamare, si estrinsecò in una semplice lettera che non assunse neanche la forma di decreto; questo venne firmato un anno dopo dal ministro Pacciardi.

PRESIDENTE — Quando fu proposto il terreno di Fiumicino, sul quale poi l'aeroporto è stato costruito, Ella scrisse una lettera al generale Matricardi approvando questa scelta. Sa dirci come si determinò questa scelta, sulla base di quale proposta?

TESTE — Non feci una indagine particolare; avevo semplicemente stima per la Commissione.

PRESIDENTE — Ricorda se della questione dell'aeroporto si discusse in Consiglio dei ministri?

TESTE — Mai, mai.

PRESIDENTE — Neanche con il Presidente del Consiglio dei ministri?

TESTE — Mai, mai.

PRESIDENTE — Poiché è stato Lei a nominare Matricardi come Presidente della Commissione, può dirci se gli è stato presentato da qualcuno o lo conosceva personalmente?

TESTE — Lo conoscevo personalmente: era uno dei più illustri generali.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. MARIO CINGOLANI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE SALVATORE ALDISIO

La Commissione, riunita in seduta il 12 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Salvatore Aldisio.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Nel periodo in cui ella è stato Ministro dei lavori pubblici, e cioè nel sesto Ministero De Gasperi, dal 27 gennaio 1950 al 19 luglio 1951, e nel settimo Ministero De Gasperi, dal 26 luglio 1951 al 7 luglio 1953, il suo Ministero è stato interessato alla questione della costruzione dell'aeroporto di Fiumicino. Ci vuol dire intanto quello che ricorda in ordine alla divisione delle competenze fra il Ministero dell'aeronautica e quello dei lavori pubblici e delle eventuali difficoltà, contrasti e conflitti cui si è andati incontro?

TESTE — I compiti erano nettamente divisi: la progettazione era affidata al Ministero dell'aeronautica, l'esecuzione al Ministero dei lavori pubblici. Il bilancio di questo Ministero infatti aveva un'assegnazione di 4 miliardi e 400 milioni a pagamenti differiti. Debbo dire per inciso che il sistema dei pagamenti differiti è il più infelice che si sia trovato ed è oneroso per lo Stato. Io ho cercato di farlo abolire il più rapidamente possibile, anche perché l'esperimento non aveva dato risultati sodisfacenti.

PRESIDENTE — La divisione delle competenze era istituzionale o era il frutto di un accordo?

TESTE — Ho trovato quella situazione e l'ho rispettata, perché non avevo motivo di modificarla.

PRESIDENTE — Nella realtà, come si è proceduto durante il suo Ministero?

TESTE — L'Aeronautica aveva fatto un primo progetto che prevedeva l'occupazione di 2 mila ettari circa in una zona scelta da una Commissione ufficiale nella tenuta di Porto. Senonché successivamente e spesse volte, al momento in cui si doveva cominciare un determinato lavoro venivano chieste modifiche al primitivo progetto. Questa continua richiesta di modifiche mi indusse a chiedere l'elaborazione di un progetto definitivo, sul quale solidamente e definitivamente lavorare. E ciò anche perché, con le continue modifiche, le ditte (e mi riferisco nel caso specifico alla Manfredi) finivano con l'avanzare ulteriori pretese, conseguenti, a loro dire, ai maggiori lavori che le modifiche stesse comportavano.

In sostanza, il Ministero dell'aeronautica, fino ad un certo periodo, non ha avuto mai un progetto definitivo, tanto è vero che dopo una designazione di occupazione di 2.000 e più ettari di suolo, si finì con un progetto con il quale si sarebbero dovuti espropriare solo 1.004 ettari.

PRESIDENTE — Il 14 dicembre 1951, ella scrisse al Ministro della difesa onorevole Pacciardi una lettera in cui lamentava tra l'altro la lentezza dei lavori a causa delle varianti che il Ministero dell'aeronautica apportava al primitivo progetto, varianti che avevano portato alla quasi sospensione delle opere in corso, determinando altresì un grave stato di disagio per il suo Ministero. Ricorda qualche particolare?

TESTE — Benché cercassimo di far progredire i lavori, anche in considerazione del fatto che l'aeroporto di Ciampino aumentava progressivamente la sua attività, la ditta Manfredi non disponeva né delle attrezzature necessarie né dei mezzi finanziari. Neanche gli aiuti che abbiamo cercato di darle per ottener che qualche ente le anticipasse qualche somma, sono approdati a qualche cosa di concreto.

PRESIDENTE — Come è che fu invitata alla gara?

TESTE — Noi abbiamo conosciuto dopo la sua situazione finanziaria; nella gara fu la ditta che presentò i minori aumenti. Da informazioni assunte si diceva che era idonea, che il giovane titolare aveva buona volontà di farsi strada e quindi potevano esserle affidati questi lavori. All'atto pratico, poi, si è visto che le cose non andavano come avremmo desiderato.

PRESIDENTE — Nel febbraio 1952 si tenne presso il Ministero della difesa-aeronautica una riunione mista tra autorevoli esponenti dei due Ministeri della difesa e dei lavori pubblici per discutere sulla sorte della ditta Manfredi. Come risulta dal verbale, emersero due punti di vista opposti: il Ministero della difesa aeronautica sosteneva l'opportunità di far proseguire i lavori dalla stessa ditta Manfredi, per evitare il pericolo di ulteriori lungaggini ed altri inconvenienti. Il Ministero dei lavori pubblici, tramite i suoi tecnici, riteneva che la ditta non era in grado di sostenere dei lavori perché non aveva denaro; e, in più, le prove di inadempienza fornite non davano più affidamento.

Di fatto poi avvenne che il rapporto con la ditta Manfredi si risolse consensualmente; anzi la Manfredi ebbe anche a titolo di risarcimento di danni una somma oscillante tra i 50 ed i 60 milioni.

Ricorda qualche cosa in ordine a questa vicenda?

Ricorda che ci siano altri particolari oltre a questi che le ho riferiti?

TESTE — Non credo di ricordare più di quello che ella ha testè ricordato. So che i funzionari del Ministero dei lavori pubblici avevano sperimentato tutti i sistemi per cercare di mettere la ditta Manfredi in condizione di proseguire i lavori, in modo che l'aeroporto cominciasse a funzionare. Ma, avendo constatato che non era possibile aiutare questa benedetta ditta a tirarsi su, ed essendoci accorti anche che essa si circondava di avvocati specializzati nell'avanzare riserve, si concluse che continuando in quel modo avremmo perso maggior tempo che se avessimo rescisso il contratto.

PRESIDENTE — Lei sa che cosa avvenne in seguito?

TESTE — L'ho saputo dopo. Ho saputo che la ditta Manfredi è ritornata camuffata. Ma il Ministero non poteva accorgersene perché ritornò attraverso un'altra ditta che concorse al successivo appalto. Ma, ripeto, queste cose le ho sapute dopo.

Le informazioni che io ebbi in seguito sulla Cos-Fond erano veramente rassicuranti.

PRESIDENTE — Quando il suo Ministero stipulò con la ditta Torlonia Annamaria, vedova Cesarini Sforza, proprietaria dei terreni sui quali si sarebbe dovuto costruire l'aeroporto, un « verbale di accettazione di prezzo e di autorizzazione ad occupare » (praticamente un contratto, una convenzione in base alla quale, oltre all'estensione particellare del comprensorio si stabilì anche un prezzo unitario di 45 lire al metro quadro) lei era ancora ministro.

Vorremmo sapere da lei come si giunse a questo criterio forfettario e se le risulta che in un primo momento la ditta Torlonia era disposta ad accettare il compenso di 40 lire al metro quadro. Come lei ricorderà, di questa vicenda se ne discusse anche al Senato a seguito di una interpellanza del senatore Terracini il quale sostenne che l'essere passati da 40 a 45 lire al metro quadro aveva rappresentato una perdita per lo Stato, di un certo numero di milioni, perdita del tutto gratuita, visto che la ditta Torlonia si fece lei stessa iniziatrice della proposta del pagamento di 40 lire al metro quadro.

TESTE — Ignoro che la ditta Torlonia si sia fatta iniziatrice della proposta del pagamento di lire 40 al metro quadro; so invece che, come le dicevo prima, le trattative per la valutazione delle terre furono fatte, inizialmente, sulla base di un primo progetto che prevedeva l'occupazione di 2.000 ettari di terreno. Successivamente subentrò un nuovo progetto che limitava la zona da occupare a 1.060 ettari. In base ad assicurazioni di tecnici qualificati che volli interpellare, venni a sapere che questi 1.060 ettari rappresentavano per così dire il nocciolo, la parte migliore di tutta la tenuta, perché circa 900 di essi erano irrigui, divisi in piccole aziende a mezzadria della estensione di circa 20-25 ettari ciascuno, con case a due piani confortate da impianti di luce elettrica (forza motrice e illuminazione normale), di acqua potabile; erano serviti da una buona rete stradale con un importante centro aziendale e magazzini.

Mi fu anche assicurato che prelevare questa zona di 1.000 ettari dal resto della tenuta avrebbe danneggiato non indifferentemente molte altre zone che venivano ad essere escluse sia dalla irrigazione che dall'uso delle strade, ecc. La ditta Torlonia disse, quindi, che, mentre poteva accettare il prezzo di 40 lire al metro quadro se prendevamo 2.000 ettari di terreno, scegliendo invece soltanto la zona migliore, dovevamo aumentare l'offerta. Allora io avendo visto che le valutazioni di queste terre fatte dalle varie Commissioni, dall'Ufficio tecnico erariale, dall'Ispettorato agrario compartimentale, erano superiori a quel che pensavamo di dare noi, considerando i danni che arrecavamo con l'eliminare gli investimenti fatti nell'azienda e visto che si sentiva parlare di aumento del valore delle

zone vicine, pensai di aderire alla proposta della ditta Torlonia purché questa acconsentisse ad un prezzo unico (oggi per domani) di 45 lire a metro quadro, anche per i successivi terreni, forte dell'esperienza del passato che mi faceva intravedere la possibilità di una ulteriore modifica per cui in quel caso sarebbe bastata una rimanenza di soli 100 ettari per portare i prezzi alle stelle.

PRESIDENTE — La convenzione del 1950 riguardò soltanto 1.060 ettari, cioè la parte, diciamo così, centrale, quella di maggior valore ?

TESTE — La parte che il progetto prevedeva di occupare.

PRESIDENTE — Successivamente cosa avvenne ?

TESTE — Successivamente me ne sono andato; la convenzione comunque è del 1951.

PRESIDENTE — Lei sa che poi nel 1952 interviene un nuovo progetto, quello comunemente conosciuto con il nome di Amici a seguito del quale nel febbraio 1953 (lei era ancora ministro) il Ministero Aeronautica scrive una lettera a quello dei lavori pubblici avvertendolo che il prezzo di 45 lire al metro quadro fissato per l'esproprio doveva considerarsi con una certa riserva, sia in vista di varianti al progetto che avrebbero potuto implicare variazioni all'elenco dei terreni da espropriare, sia in relazione alle oscillazioni dei valori venali che si sarebbero potuti avere data la imprevedibilità del tempo che sarebbe stato necessario per realizzare l'opera. Ricorda se, a seguito di questa lettera, ha dato qualche direttiva, qualche istruzione ai suoi uffici competenti visto che in fondo si veniva a contrastare il suo operato ?

TESTE — Non ricordo di aver letto questa lettera; credo che le disposizioni furono prese successivamente.

PRESIDENTE — Esatto, dal suo successore.

TESTE — Se avessi dovuto prendere delle decisioni sarei certamente rimasto fermo al criterio che portò alla stipulazione della convenzione firmata nel 1951.

PRESIDENTE — Come ex ministro dei lavori pubblici, come parlamentare, come persona intelligente, come spiega questo mutamento di orientamento del suo Ministero ? Era una cosa che era studiata...

TESTE — Sì, ma, vede Presidente, queste cose erano studiate in base ai progetti, quindi in base alla estensione delle terre che dovevano essere occupate. Ad un certo momento si sentì dire che si annunciava una nuova modifica al progetto per il quale era stata fatta la convenzione, ma non conoscendo, allora, in che cosa consistevano queste modifiche non abbiamo potuto pronunciarci.

PRESIDENTE — Lei sa, non come ministro, se alla fine quella terra fu abbandonata o espropriata ?

TESTE — Non me ne sono più occupato.

PRESIDENTE — Ella il 21 gennaio del 1953 scrive una lettera al Ministero della difesa lamentando che « in un recente colloquio avuto con un funzionario di codesta amministrazione si è venuti a conoscenza che sarebbe intendimento di codesta direzione generale di apportare alcune varianti al progetto dell'aeroporto ». Questo colloquio a cui fa riferimento, l'hanno avuto i suoi funzionari o lo ebbe il ministro ?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Lei ha conosciuto il colonnello Amici ?

TESTE — Probabilmente devo averlo conosciuto in una di quelle tante riunioni in cui non si redige il verbale; non lo ricordo, comunque.

PRESIDENTE — Lei ha detto poco fa che si è spinto ad aumentare di 5 lire a metro quadro il prezzo del terreno sulla base dell'esproprio di 2.000 ettari previsto nel progetto iniziale. Ora, a stare ai dati in possesso della Commissione, tutte le perizie non furono fatte su 2.000 ettari, bensì su 1.060-1.100 ettari.

TESTE — Ricordo che le relazioni dell'ispettorato agrario, nel 1947-48, erano fatte sul primitivo progetto Matricardi.

PRESIDENTE — È risultato che la ditta Torlonia vendette dei terreni a prezzo sensibilmente inferiore a quello pattuito nella convenzione col ministro dei lavori pubblici. Vorrei chiederle: come mai un uomo della sua intelligenza ha stipulato un contratto basandosi su una perizia fatta tanto tempo prima e, oltretutto, non richiesta dal suo Ministero ?

TESTE — Ce n'era una fatta su domanda del Ministero dei lavori pubblici. Comunque io non ebbi notizia di queste vendite fatte a prezzo tanto inferiore. So soltanto che per una variante da farsi alla ferrovia furono acquistate delle terre sulla base della legge di Napoli, ma, a differenza di quanto sostenne l'onorevole Terracini, il prezzo non fu di 7 ma di 29 lire a metro quadro e si trattava, oltretutto, di terre non irrigue, dal punto di vista agricolo dunque veramente inutili. Nello stabilire

il valore di queste terre, ho tenuto presente, oltre che la loro ubicazione (erano vicino a Roma, il più grande mercato di consumo d'Italia) anche il fatto che il valore delle terre della mia Sicilia (terre non irrigue) era superiore alle 500 mila lire all'ettaro. Io che sono un agricoltore, un conoscitore di queste cose (le seguivo e le seguo tuttora) ritenni giusto, nell'interesse dello Stato, di fissare un prezzo inferiore a quello praticato altrove e nello stesso tempo fissarlo per sempre.

PRESIDENTE — Questo è l'elemento positivo del contratto.

TESTE — Ma essendoci l'elemento positivo, quello negativo bisogna accettarlo in funzione del primo.

PRESIDENTE — Come mai durante il suo Ministero si affidarono i lavori all'impresa Manfredi con una procedura che non dico era stata vietata dalla legge, ma che, comunque, non era quella normale, senza indire in effetti una seconda asta? Oltre tutto non c'era nemmeno il motivo dell'urgenza e fu la prima volta, per giunta, che si adottò il sistema dei pagamenti differiti. Perché ha creduto di dare questi lavori praticamente a trattativa privata, e successivamente non si è indetta una seconda asta?

TESTE — Il complesso dei lavori per l'aeroporto di Fiumicino non era una cosa trascurabile per il Ministero dei lavori pubblici ed avevamo, pertanto, interesse ad accelerare i tempi. Alla prima asta, se non ricordo male, parteciparono 26 ditte e fra queste l'unica a fare il prezzo più basso fu la Manfredi. Il mio ministero si preoccupò di informarsi se, per una seconda asta, c'erano ditte disposte ad accertare il valore fissato nel progetto, ma visto che le risposte furono tutte negative, si ripiegò sulla Manfredi anche perché le voci correnti sul conto del giovane Manfredi, rimasto orfano di padre da poco tempo, erano rassicuranti, (si diceva che era animato dalla migliore buona volontà desiderando risollevare un po' le sorti della sua impresa) e perché si ignorava che il sistema dei pagamenti differiti avrebbe dato quei risultati!

PRESIDENTE — Ma come si poteva parlare di urgenza se si disponeva per l'aeroporto di soli 4 miliardi?

TESTE — È vero che i 4 miliardi erano insufficienti, ma è anche vero che avevamo il dovere di cominciare ad impiegare quella somma; oltretutto il Ministero si riproponeva di impinguare, col prossimo bilancio, il capitolo riguardante l'aeroporto di Fiumicino ed io intendevo abolire anche il sistema dei pagamenti differiti.

PRESIDENTE — Sulla lettera già citata del 3 febbraio 1953 mandata dal Ministero Aeronautica — direzione Demanio — al Ministero dei lavori pubblici, a proposito delle varianti del progetto, vi è una nota così concepita « Conferito col signor direttore generale ». Sa dire quale dei suoi funzionari l'ha scritta?

TESTE — Ripeto che non hanno sottoposto al mio esame questa lettera; è chiaro che se l'avessi vista, mi sarei comportato in maniera coerente alla mia primitiva impostazione. Non riesco a capire chi ha potuto fare questa annotazione, ma è proprio questa che dimostra che non hanno interpellato me, bensì il direttore generale.

PRESIDENTE — Ha avuto notizia di una riunione promossa dal generale Pezzi tra i tecnici del Ministero dei lavori pubblici e gli ufficiali dell'aeronautica?

TESTE — Credo di sì.

PRESIDENTE — Dette delle precise direttive ai suoi funzionari che parteciparono a detta riunione?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — E questi riferirono a Lei?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Quali furono le direttive?

TESTE — Poiché già si immaginava l'argomento che si sarebbe trattato in quella riunione, dissi ai miei funzionari di rimanere fermi sulle decisioni prese dal mio Ministero. Quando il professor Greco, di ritorno dalla riunione, mi riferì l'atteggiamento che avevano assunto rispetto a quello dei rappresentanti del Ministero Aeronautica, non dovetti far altro che compiacermi con lui per essersi mantenuto fermo sulle linee stabilite.

PRESIDENTE — I funzionari del suo ministero e in particolare quelli che, a causa della loro competenza, avevano ragione di occuparsi dell'affare di Fiumicino, ebbero mai a dirle che per esempio il terreno presentava delle difficoltà per la sua natura geologica, a causa del sistema idrico che minacciava invasioni o cose del genere, sicché sarebbe stato preferibile scegliere un altro suolo o che comunque si poteva ugualmente renderlo idoneo, ma solo attraverso ingenti opere di sistemazione idraulica, geologica, eccetera?

TESTE — Durante la mia presenza al Ministero, i lavori eseguiti sono stati minimi. Posso dire, anzi, che i lavori si sono limitati al progetto esecutivo della pista.

PRESIDENTE — Ricorda i nomi dei funzionari con i quali ebbe ad intrattenersi per le questioni dell'aeroporto ?

TESTE — Il direttore generale della viabilità e delle costruzioni ferroviarie, La Farina, un vecchio funzionario rispettabile, e, quando capitava, il professor Greco, Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Del resto i funzionari dipendevano dal direttore generale responsabile.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. SALVATORE ALDISIO

DEPOSIZIONE DEL SENATORE UMBERTO MERLIN

La Commissione, riunita in seduta il 12 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del senatore Umberto Merlin.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Nel periodo in cui è stato Ministro dei Lavori pubblici nei due Ministeri Pella e Fanfani, e cioè dall'agosto 1953 all'8 febbraio 1954, ella ebbe a interessarsi di un atto con il quale venne rescisso un precedente contratto stipulato tra il Ministro dei Lavori pubblici e la ditta Torlonia, proprietaria di larghissimi appezzamenti sui quali è stato poi costruito l'aeroporto di Fiumicino. Il contratto da lei rescisso era stato stipulato dal Ministro Aldisio, suo predecessore, e fissava un prezzo unitario di L. 45 il metro quadrato per tutte le aree che potessero essere espropriate in un comprensorio di circa 1.000 ettari, indipendentemente dall'epoca in cui l'esproprio sarebbe avvenuto e della superficie del terreno da espropriare.

TESTE — È sicuro che questa operazione sia venuta a mia conoscenza, perché rientrava nelle attribuzioni del mio Ministero. E infatti appena mi sono insediato alla direzione del Ministero dei lavori pubblici ho avuto cura di assumere informazioni sulla situazione. Ma il Ministero dei lavori pubblici ha tanti di quei lavori in corso che è impossibile seguirli tutti. Il problema di Fiumicino poi mi sfuggiva completamente perché il direttore generale addetto a queste opere, nel riferirmi sullo stato dei lavori mi aggiungeva sempre che l'opera dipendeva dal Ministero dell'aeronautica.

Il nostro compito si limitava alla sua esecuzione, ma la scelta del terreno era stata già fatta da una Commissione presieduta dal generale Matricardi, in seno alla quale il nostro ministero era rappresentato dall'ingegner Frosini, del Genio civile.

Quindi, in sostanza, l'approfondimento delle indagini su quest'opera è stato relativo perché io vedevo nell'opera stessa una posizione preminente del Ministero dell'aeronautica. Aggiungo poi che io non ho avuto modo di conoscere nessuno dei proprietari dei terreni, perché non mi occupavo di questioni di suoli o di prezzi. Lasciavo fare al direttore generale ed ero anche tranquillizzato dalla successiva procedura, la quale prevedeva per ogni contratto l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed un successivo controllo del Consiglio di Stato, anche se quest'ultimo era un controllo più che altro di carattere giuridico.

Quindi, alla sua domanda io debbo rispondere che non so nulla dell'acquisto del suolo.

PRESIDENTE — Io non mi riferivo alla scelta del terreno, bensì ad un fatto specifico che si è verificato durante il suo Ministero, e cioè alla rescissione di una convenzione con la ditta Torlonia in base alla quale i terreni per una estensione di 1.000 ettari si sarebbero espropriati a L. 45 il metro quadro, prezzo unitario definitivamente stabilito.

TESTE — Lo ricordo perfettamente. Io rimasi al Ministero 7 mesi in complesso; un giorno venne da me il direttore generale e mi fece firmare il decreto in questione. Non ebbi ragione di controllare nulla, sia per la fiducia immensa che avevo nel mio predecessore...

PRESIDENTE — Ma con quell'atto lei ha distrutto tutto quello che aveva fatto il suo predecessore !

TESTE — Son cose che risalgono a 8 anni fa ! Non posso ricordare.

PRESIDENTE — Le mostro il contratto Aldisio e le mostro anche il secondo atto, cioè l'annul-

lamento dell'accordo Aldisio con il conseguente nuovo accordo.

TESTE — Osservo che è firmato dal direttore generale Colucci, che io scelsi come capo di gabinetto.

PRESIDENTE — Ma un capo di gabinetto non può non aver portato a conoscenza del suo ministro un atto di tanta rilevanza.

TESTE — Non ricordo.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Sen. UMBERTO MERLIN

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE GIUSEPPE RINALDI

La Commissione, riunita in seduta il 17 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Giuseppe Rinaldi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella, con decreto ministeriale 4 febbraio 1958 (decorrenza 1° febbraio dello stesso anno) fu nominato sovraintendente ai lavori dell'aeroporto di Fiumicino alle dirette dipendenze del Ministro Togni. Potrebbe chiarire alla Commissione, sulla base di questa investitura ministeriale, quali erano, con precisione, i poteri che le erano stati conferiti ?

TESTE — I miei poteri, se così si vogliono definire, derivano da un altro decreto ministeriale, esattamente del 20 maggio 1958, registrato alla Corte dei conti il 4 giugno 1958; dopo sono stato nominato Presidente della III sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici con disposizione ministeriale 10 agosto 1958. L'inquadramento vero e proprio delle mie funzioni si rileva dal decreto ministeriale 4 febbraio 1958 cui ella ha fatto cenno, dal quale emergono quelli che erano i rapporti tra il Ministro Difesa-aeronautica e quello dei lavori pubblici. Il Ministro dei lavori pubblici, infatti, può dare incarico ad un suo funzionario, da un certo grado in su, di mantenere questi rapporti; a conforto di ciò potrei esibirle tutta una serie di documenti. Ma ancora più esattamente le mie funzioni possono rilevarsi dal primo promemoria fatto per S. E. il Ministro in data 5 febbraio 1958, dal quale si evince che la nostra attività era in sostanza di vigilanza, di semplici proposte, di controllo dell'operato dell'ufficio esecutivo dei lavori pubblici di cui si riferiva poi al nostro Ministro.

PRESIDENTE — Le competenze delle varie direzioni generali e in particolare di quella delle nuove costruzioni ferroviarie, continuarono ad essere sempre le medesime ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ma lei sostituiva mai il Direttore generale delle nuove costruzioni ferroviarie ?

TESTE — Mai.

PRESIDENTE — Come venivano coordinati i rapporti tra il Ministro, il Direttore generale delle nuove costruzioni ferroviarie e lei, che era il sovraintendente ai lavori dell'aeroporto ?

TESTE — Può desumerlo dai promemoria del Direttore generale e dalle lettere. Generalmente, ogni richiesta veniva da me concordata con il Direttore generale. Il coordinamento, però, avveniva col Ministro.

PRESIDENTE — Che significato hanno allora, e come si espletavano, la rappresentanza e l'esecutorietà che le erano demandate, « sia nella fase di sviluppo, che esecutiva » per quanto di competenza del Ministero dei lavori pubblici ?

TESTE — L'esecutorietà e la rappresentanza mi venivano dalla legge che le ho citata e io non sono mai andato oltre quei limiti.

L'apposizione dei visti sulle perizie e gli accordi col Direttore generale costituivano una parte dei riflessi interni delle mie competenze; la rappresentanza del Ministro, che a volte assumevo nei rapporti con i terzi (riunioni), rappresentava parte delle mie competenze per ciò che si riferisce ai riflessi esterni del mio mandato.

PRESIDENTE — Quindi, la sua è stata una attività di coordinamento, di sollecitazione e organizzativa, non sostitutiva ?

TESTE — Non poteva assolutamente essere sostitutiva.

PRESIDENTE — Perché il suo predecessore, l'ingegner Romano, non aveva questi poteri che lei definisce di coordinamento e di sollecitazione ? Quale fu il fatto che determinò questa nuova esigenza ?

TESTE — Questo quadro, che le mostro, riassume, da una parte i lavori che sono stati eseguiti fino al giorno che io sono entrato in carica, e dall'altra le opere che ancora rimanevano da fare: vi sono indicati i tempi esecutivi e il funzionamento dei lavori.

Evidentemente, dallo stato dei lavori, all'onorevole Ministro emerse la necessità di un'azione coordinata da un tecnico, quale ero io, il quale era stato Provveditore alle opere pubbliche e veniva da uno dei più importanti Provveditorati d'Italia, quello di Bologna, dove aveva dato mostra delle sue capacità nella ricostruzione dopo i disastri della guerra. Infatti, il 27 dicembre 1957 fui richiamato da Bologna e dopo un mese, anche perché non stavo molto bene in salute, mi fu assegnato questo nuovo compito, il quale naturalmente non mi allettava, perché si trattava di aggiungere alla mia carriera già pesante di incarichi, altro compito che mi avrebbe impegnato a fondo. Ma ciò che meno mi allettava era tutta l'organizzazione nuova che dovevo affrontare, organizzazione che veniva fuori da una situazione che andava inquadrata in un ordine generale di cose che io feci conoscere al Paese attraverso una mia pubblicazione, fatta nel febbraio 1960 e che le lascio, pregandola di fermare la sua attenzione sui punti da *A*) a *B*), da *C*) a *D*), da *E*) ad *F*) e *G*).

PRESIDENTE — Ella rimase in carica fino al 27 gennaio 1960, quando fu nominato sovraintendente, al suo posto, l'ingegner Faggioni. Poiché ella aveva assolto tanto bene il suo compito, quali furono le ragioni della sostituzione ?

TESTE — Le ragioni sono contenute nello stesso ordine di servizio n. 254, del 25 gennaio 1960, che dispose il movimento: « tenuto conto del progredito stato dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino » !

Ma più esplicitamente son dette nella lettera che il Ministro Togni mi volle scrivere e di cui desidero dar lettura: « Caro Presidente, con disposizione del 4 febbraio 1958, in considerazione della necessità di dare un decisivo impulso alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, i cui lavori per molteplici cause venivano condotti con una lentezza incompatibile con l'urgenza e l'importanza dell'opera, ebbi ad affidarle l'incarico quale Ispettore generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici di sovraintendere ai lavori alle mie dirette dipendenze, nella certezza che sotto la sua ferma guida ogni remora ed ogni ostacolo sarebbero stati superati sia nei riguardi dello sviluppo progettuale, sia nella fase esecutiva. La mia aspettativa non è andata delusa e devo darle atto che, grazie alla capacità organizzativa e tecnica da lei dimostrata, i lavori, nonostante la complessa e multiforme loro natura, fonte essa stessa di non lievi difficoltà, hanno ora assunto un ritmo intenso e tale da assicurare la funzionalità del nuovo aeroporto per le prossime Olimpiadi. Tale soddisfacente situazione, mentre mi rende tranquillo per l'ulteriore sviluppo e per la tempestiva ultimazione delle opere attualmente in corso, mi dà la possibilità di sollevarla ormai dal predetto gravoso incarico così egregiamente assolto, in modo che ella, che intanto e da tempo è stato chiamato alla carica di Presidente di una delle più importanti sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, possa dedicare ogni sua cura ai normali se pure non meno delicati e impegnativi compiti che da tale carica le derivano. Nell'esprimerle il mio apprezzamento e il mio più vivo ringraziamento, le invio il mio cordiale saluto ». Ricordo che in quel momento eravamo sotto la minaccia del Po e subito dopo si ebbe per il Po di Goro quel finimondo che tutti ricordiamo.

Mi corre l'obbligo di dar luogo anche della mia lettera di risposta al Ministro perché dal suo tenore si desumerà il carattere dei rapporti intercorrenti tra me e il Ministro: « È con grande riconoscenza che vedo accolto il desiderio da me espresso da diversi mesi di essere sollevato dall'incarico della sovraintendenza ai lavori dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino. Il suo alto apprezzamento per l'opera da me svolta dal 4 febbraio 1958 ad oggi mi rende fiero di aver servito con dignità, dirittura e modesta competenza la nostra amministrazione. Con deferente ossequio, mi creda ».

Quindi il mutamento di incarico è dipeso dalle cose: i grezzi dei lavori erano finiti, avevo consegnato quasi il massimo delle opere, l'aeroporto ormai andava in rodaggio. Venne anche nominato il sovraintendente militare e quindi già si sovrapponeva la parte gestione. Era logico, quindi, che subentrasse un funzionario di più modesto grado.

PRESIDENTE — Secondo lei, la natura del suolo di Fiumicino si presentò tale da determinare difficoltà nell'esecuzione delle opere o di alcune di esse ? Quale fu, secondo lei, il costo finanziario che, per il superamento delle difficoltà connesse con la natura del suolo di Fiumicino, lo Stato dovette superare ? Quale ritardo nella esecuzione la natura del suolo comportò ?

TESTE — Le domande sono molteplici ed allora vorrei fare un preambolo.

Nell'attuale situazione dei suoli, con la dilatazione delle nostre costruzioni, dobbiamo renderci conto che i suoli buoni sono fi-

niti. Se non avessimo avuto l'aiuto della geotecnica moderna, che consente di far diventare buoni i terreni cattivi, nel senso che possono sopportare determinati carichi e quindi diventare buoni agli effetti di una costruzione, oggi il nostro Paese non potrebbe affrontare quello sviluppo edilizio che noi andiamo affrontando. In effetti, oggi la situazione è generale; dobbiamo alle risorse della geotecnica moderna se affrontiamo (con esito positivo) la trasformazione di terreni cattivi in terreni buoni.

Che cosa succede per un aeroporto? L'ho scritto nel mio promemoria dal punto *A*) ai punti *B*) e *C*): gli aeroporti non sono soltanto un complesso che ha una superficie, ma hanno anche un volume, il che rappresenta una impostazione veramente difficile per la scelta. Io sono un ingegnere civile, ma la parte riguardante l'aviazione civile è stata oggetto di un mio studio accurato per un certo periodo di tempo, quando ho visitato tutti gli aeroporti di Europa, per cui potrei fare una dichiarazione molto semplice: non c'è un aeroporto in tutta Europa che non sia fatto su un terreno che la geotecnica moderna abbia reso buono *a posteriori*. È impossibile trovare un terreno geotecnicamente perfetto o buono, il quale immediatamente possa dare risultati economici tali che consentano di impostare con modesta spesa un grande aeroporto. Perché il volume di un aeroporto, oltre che per l'area di sedime, è diventato troppo grande. Basti pensare che dalle piste di 1.000 metri si è passati a quelle di 4.000, dagli aerei a pistone agli aviogetti, con passo che è stato velocissimo; basti pensare che siamo passati dal trasporto per aereo di 20 passeggeri a 180; che la sollecitazione per gamba di un aereo è passata da qualche tonnellata a 45 tonnellate e andiamo ancora più su; che le piste sono passate da una lunghezza di qualche unità di centinaia di metri ad unità di chilometri (siamo arrivati a 4 chilometri); basti pensare a tutto ciò per rendersi conto che assolutamente è impossibile trovare un terreno geotecnicamente perfetto o tale da consentire delle opere le quali possano permettere una economia dal punto di vista geotecnico.

Se pensiamo che, oltre alle piste, in un aeroporto ci sono impostazioni di fabbricati con strutture le quali hanno luci notevolissime (e lo dimostreremo quando mi interrogherete sull'aerostazione e sulle aviorimesse) si comprenderà che i carichi unitari su questi terreni cominciano a diventare di un ordine spaventoso rispetto a quelli da cui siamo partiti appena qualche decina di anni fa; allora si comprenderà che questi terreni hanno bisogno di essere resi geotecnicamente buoni. È nella impostazione di queste spese che si deve cercare la valutazione per la scelta. Io non posso dirle quali sono stati i criteri per la scelta del terreno, perché sono arrivato dopo. La mia risposta completa gliel'ho fatta in un quadro generale.

PRESIDENTE — Desideravo solo sapere se, durante la fase veramente attiva, che va dal 1958 al 1960, quando si sono compiute le più grandi opere dell'aeroporto, si sono incontrate difficoltà notevoli.

TESTE — Opera per opera gliele descriverò tutte. Complessivamente però riguardano solo la portanza dei carichi sui terreni. I terreni potevano sopportare carichi che erano ben modesti; noi abbiamo dovuto geotecnicamente renderli sufficienti a sopportare grandi carichi.

PRESIDENTE — La natura del sedime era notevolmente idonea, parzialmente inidonea? Si incontrarono difficoltà superiori a quelle che si potevano incontrare altrove?

TESTE — Se lei va ad Amsterdam, a Londra o altrove, trova dei terreni equivalenti al nostro. L'unico aeroporto dove trova la roccia è Stoccolma. Solo ad Orly si è avuta una combinazione fortunata, perché il letto di sedime dell'aeroporto è l'antico letto della Senna. Ma proprio l'aerostazione di Orly ci ha dato un esempio caratteristico: dai sette miliardi preventivati si è arrivati a quattordici miliardi! Eppure, sono state fatte sollecitazioni di carico pressoché uguali alle nostre.

PRESIDENTE — Quando ella prese possesso dell'ufficio vi era ancora in servizio il colonnello Amici?

TESTE — Ho incontrato il colonnello Amici sino alla fine del 1959, quando abbiamo discusso in riunioni di alcune questioni dello aeroporto. Come sa, il piano regolatare dell'aeroporto è stato consegnato verso la fine del 1959.

PRESIDENTE — Sono state previste opere per altri 30 miliardi: lo sa?

TESTE — Ma io so benissimo quanto costerà l'aeroporto: 100 miliardi; esattamente quanto costano tutti gli altri aeroporti del tipo nostro.

PRESIDENTE — Quali erano i compiti del colonnello Amici e quali erano i rapporti che aveva con lei?

TESTE — In un certo senso, con me non aveva alcun rapporto. Il capo dell'ufficio era il generale Abriata; poi c'erano il generale

Silvestri, il colonnello Gui e il tenente colonnello Amici.

PRESIDENTE — Secondo lei, il tenente colonnello Amici era l'ultimo gradino e si occupava scarsamente della questione dell'aeroporto ?

TESTE — Faceva parte di tutte le Commissioni.

PRESIDENTE — I progetti però li faceva il colonnello Amici, perché era lui il capo dell'ufficio progettazione.

TESTE — Ma il colonnello Amici aveva anche altri ufficiali !

PRESIDENTE — Ha mai avuto rapporti, per ragioni di ufficio, con il colonnello Amici ?

TESTE — Quando venivano a discutere con noi, evidentemente; ed erano sempre in gruppo.

PRESIDENTE — I progetti da chi erano firmati ?

TESTE — Collegialmente. I progetti dell'Amministrazione sono sempre collegiali, non sono mai di singoli.

PRESIDENTE — Lei sa dire esattamente quando il colonnello Amici cessò dal suo incarico ?

TESTE — Era impossibile che a noi potesse risultare, perché erano questioni interne di un'altra Amministrazione.

PRESIDENTE — Nell'ambiente si parlava dell'allontanamento del colonnello Amici ?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — L'ingegnere Amici e l'Aeronautica avevano un ufficio in Fiumicino ?

TESTE — No. In principio avevano preso anche un laboratorio, che poi è stato assorbito da noi.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui lei fu alla sovraintendenza i progetti sono stati sempre elaborati come prima ?

TESTE — Sì; però quando arrivavano a noi, li riguardavamo e li mettevamo nelle forme consuete e dovute. Veda, c'è qualche cosa che bisogna pur dire: quando noi ci trovavamo intorno ad un tavolo a discutere con un generale di aviazione della situazione di un turboreattore, era logico che nella discussione ci rimettessimo a quell'ufficiale o a quegli ufficiali; ma quando ci trovavamo a discutere delle fognature, della impostazione di strutture, noi volevamo avere, e avevamo, una prevalenza: ma questa era evidentemente una forma di collaborazione. E così era logico che noi non permettevamo una interferenza che ci potesse far soggiacere in un campo nel quale il Genio civile ha sempre detto la sua.

PRESIDENTE — Sa le ragioni per le quali nel dicembre 1958 il colonnello Amici fu allontanato dal suo ufficio ?

TESTE — Le ignoro.

PRESIDENTE — Potrebbe dirmi come funzionavano, rispettivamente, la sovraintendenza alla quale era a capo lei e la cosiddetta dirigenza dei lavori a Fiumicino ?

TESTE — Il dirigente aveva le funzioni dell'ingegnere capo attribuitegli dal regolamento sulla contabilità dello Stato 29 maggio 1895, n. 350, ed io avevo quelle di ispettore; poi vi erano i direttori dei lavori, i geometri e gli assistenti.

PRESIDENTE — Quali erano i rapporti tra dirigenza e Ministero ?

TESTE — Poiché la dirigenza, come ufficio, non esisteva che di fatto (non poteva legalmente esistere perché mancava il decreto che la istituiva) l'ufficio delle nuove costruzioni ferroviarie – che aveva l'ingegnere capo a Roma – per dar vita alla dirigenza le passava i fondi necessari con subanticipazione, cosa questa ammessa dai regolamenti e dalla legge. Si potrebbe insomma definirla un ufficio staccato delle nuove costruzioni ferroviarie le quali elargivano i fondi, mentre la parte dei contratti di cottimo e delle gare ufficiose veniva affidata alla dirigenza, rientrando ciò nelle funzioni dell'ingegnere capo.

PRESIDENTE — Quando ella ebbe il suo incarico trovò già la dirigenza ?

TESTE — Sì, c'era già Grauso che passò l'incarico all'ingegnere Lancetti.

PRESIDENTE — Passiamo ora all'aerostazione. Era stato predisposto, dall'ufficio progettazione aeroporto di Fiumicino, nel dicembre del 1946, un progetto di massima relativo alla aerostazione per l'importo di 3 miliardi e 125 milioni circa. Sulla base di tale progetto, in ordine al quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici espresse voto favorevole il 21 gennaio 1957, fu disposto, come ella sa, un appalto concorso al quale vennero invitate 24 ditte. Lo schema tecnico era basato sul sistema cosiddetto decentrato, cioè tre edifici terminali attrezzati autonomamente e tra di loro collegati, più un quarto edificio destinato ai servizi

TESTE — I quattro edifici erano collegati, questo è importantissimo, fra di loro da gallerie, corridoi per merci e bagagli, viaggiatori, ecc., e ciascuno dei primi tre, con il rispettivo molo, costituiva una propria stazione indipendente fornita di tutti i servizi necessari all'accesso, uscita ed imbarco dei viaggiatori.

PRESIDENTE — Alla gara risposero 8 imprese. Nella relazione della Commissione esaminatrice della quale lei faceva parte...

TESTE — No, no; a questo punto bisogna chiarire. Il 1° febbraio del 1958 il Ministro mi mandò una lettera nella quale specificava che la mia opera per l'esame dei progetti veniva richiesta solo quando risultava opportuno, quindi non facevo parte della Commissione esaminatrice.

PRESIDENTE — Nella relazione della Commissione esaminatrice, dicevo, si afferma che il progetto Castelli (sono parole testuali) si discosta dallo schema illustrato (due soli moli ed un unico *terminal* collegati da un corpo centrale) e che viceversa il progetto Provera & Carrassi segue lo stesso schema del progetto base proponendo la soluzione decentrata e del progetto base ripete con grande fedeltà la distribuzione simmetrica dei servizi contenuti nei *terminal* e anche i moli sono distributivamente uguali a quelli del progetto base. Quindi, mentre nella relazione si afferma in un primo momento che il progetto Castelli è accentrato e che quello della Provera & Carrassi è decentrato e segue quindi il progetto base, nelle conclusioni della stessa relazione, in sede di esame comparativo fra i due progetti (gli altri sei si scartarono) al fine di far cadere su uno dei due la scelta, si afferma quanto segue: « dall'esame comparativo dei progetti Castelli e Provera & Carrassi la Commissione rileva nel primo una maggiore rispondenza nella sua impostazione alla soluzione definitiva da adottare e nel secondo una maggiore convenienza sotto il profilo economico ».

Ora io le domando: come spiega lei che ebbe una certa parte nei lavori della Commissione giudicatrice prima e poi del Comitato speciale nominato per la interpretazione delle osservazioni e le prescrizioni della Commissione, questa contraddizione per cui in una parte della relazione si afferma che il progetto Castelli diverge dal bando e in un'altra si sostiene che invece esso risponde alla soluzione definitiva?

TESTE — Questo non lo so.

PRESIDENTE — La Commissione, quando questa determinazione di mutamento fu adottata, aveva forse già in animo di allontanarsi dallo schema iniziale? Quale era in sostanza, questa soluzione definitiva?

TESTE — La sua domanda mi costringerebbe a dare un giudizio su quello che ha fatto una Commissione, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e soprattutto quello che hanno detto sei commissari giudicanti (che avevano tutti i poteri del giudizio) e 14 esperti, oltre a tre stranieri di fama mondiale. Io non ero che uno dei 14 esperti e mi sono interessato soltanto dell'esame (calcoli) delle strutture; quindi potrei rispondere unicamente per quanto riguarda queste ultime.

PRESIDENTE — Non le sembra che questo modo di procedere mutava radicalmente il tema dell'appalto concorso? Non le sembra impossibile una comparazione degli aspetti tecnici e finanziari tra due progetti tra di loro tanto divergenti e strutturalmente del tutto diversi? La Commissione, come lei sa, ha scelto il progetto Provera & Carrassi, pur sostenendo che andava completamente rifatto.

TESTE — Ma l'ha scelto soltanto per i prezzi unitari!

PRESIDENTE — Come poteva farsi una comparazione fra due cose che erano, sì, due aerostazioni, ma concepite strutturalmente in maniera del tutto diversa? Non le sembra che sarebbe stato meglio e più conforme alla buona amministrazione, ripetere l'esperimento una volta che si richiedeva una radicale rielaborazione del progetto? Lo riconosce anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici, lo stesso Ministero dei lavori pubblici in questa risposta all'Ispettorato generale del Tesoro dove è detto: « Se ci fosse stato tempo avremmo dovuto far così »; il che sta a dimostrare che l'*iter* naturale da seguire era un altro, ma che il tempo lo ha impedito. Quale affidamento poteva dare sotto il profilo finanziario (visto che si fa la questione dei costi) il progetto della Provera & Carrassi se doveva essere completamente rifatto? Non si tratta, come è scritto nella relazione Andreucci, di aggiornamenti o affinamenti, ma di una vera e propria rielaborazione. Infatti la Commissione nei riguardi del progetto Provera & Carrassi dice che era sì, un progetto decentrato, ma aveva l'aspetto di un edificio industriale che doveva essere completamente rifatto.

Come spiega ,inoltre, che il Ministero aggiudicò i lavori alla Provera & Carrassi con decreto 14 maggio 1958, quando ancora l'impresa non aveva presentato il progetto rielaborato, il che avvenne soltanto il 19 agosto 1958? Come spiega che gli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici non abbiano rilevato in sede di esame del progetto rielaborato, le notevolissime deficienze quantitative risultanti dal computo metrico estimativo; deficienze che viceversa sono apparse a pochi mesi di distanza dall'approvazione, determinando la necessità di addivenire ad una perizia generale di variante suppletiva che

ha elevato la previsione del costo dell'opera da 3.361.330.000 lire a 6 miliardi e 100 milioni ?

TESTE — Le risposte a questi interrogativi sono state già date dal mio Ministero attraverso le approvazioni concesse a quanto lei ha rilevato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dalla Corte dei conti e dal Consiglio di Stato. Da parte mia non posso aggiungere altro se non che avrei dovuto eseguire qualunque cosa mi avessero ordinato di fare nei limiti di legge.

PRESIDENTE — Lei era l'uomo di fiducia del Ministro, il collaboratore, il coordinatore, o un semplice esecutore ?

TESTE — Ma eccellenza, se il Ministro aveva ritenuto necessario, per la scelta di un progetto, formare una Commissione di sei che dovevano decidere, scegliere quattordici esperti, di cui tre di fama internazionale e di nominare poi un'altra Commissione particolare in cui vi erano tutti i generali dell'Aeronautica, quale voce in capitolo poteva avere il più modesto tra tutti, colui che doveva soltanto eseguire l'opera ? Evidentemente nessuna.

PRESIDENTE — Desidero sapere da lei se e quale parte ha avuto in questa vicenda.

TESTE — Nessuna.

PRESIDENTE — Lei fu colpito da questa procedura, la ritenne normale, ortodossa, regolare, giusta o vi trovò qualcosa di abnorme ?

TESTE — Feci presente ciò in una riunione della Commissione che doveva dare le direttive per la rielaborazione del progetto e in proposito vi è anche un appunto con la data. Comunque, posso rifarle brevemente la storia dell'aerostazione. Il 1° febbraio del 1958 entrai a far parte di un gruppo di 14 esperti e il 6 successivo ebbi dall'ingegnere Francolini l'incarico di esaminare le strutture, sulle quali gli rimisi un rapporto. Il 15 maggio il direttore generale Andreucci comunicò all'impresa Provera & Carrassi le conclusioni a cui era pervenuta la Commissione giudicatrice dell'appalto concorso e il 22 dello stesso mese sempre il direttore generale Andreucci trasmise all'impresa Provera & Carrassi le prescrizioni per la rielaborazione del progetto, che erano state estese dal gruppo di lavoro del quale anche io avevo fatto parte. Lo stesso direttore generale, il 17 giugno successivo mi comunicò che ero stato nominato membro della Commissione per la consulenza e l'assistenza per la rielaborazione del progetto.

PRESIDENTE — Lei, che era il sovraintendente dell'aeroporto, non ha fatto qualche osservazione durante le discussioni svoltesi in seno a quel Comitato di lavoro ?

TESTE — Proprio nella seduta preliminare del 25 luglio 1958 c'è stato un mio intervento molto importante, che del resto risulta dal verbale, di cui le leggo la parte che interessa: « L'ingegnere Rinaldi insiste sulla pregiudiziale avvertendo che il Ministro Togni ha commesso la progettazione a professionisti di chiara fama, appunto per ottenere la migliore soluzione tecnica, architettonica ed economica entro i limiti della somma di lire 3 miliardi e 125 milioni. Qualora la spesa superasse tale limite, prega il Presidente Valle di riferire direttamente al Ministro ».

Questo mio intervento significa che io ho fatto presente alla Commissione che, passando da uno schema all'altro, si aumentava la spesa e di conseguenza era necessario riferirne al Ministro.

PRESIDENTE — L'aumento della spesa, però, si è verificato solo in un secondo tempo.

TESTE — Vuole che le legga la mia relazione, così tutto le sarà più chiaro ?

PRESIDENTE — Chi sono gli esperti ai quali il Ministro affidò la rielaborazione del progetto ?

TESTE — La rielaborazione fu fatta con gli esperti dell'Aeronautica Valle, Bertagnolio, Rinaldi e Amici. I progettisti furono quelli dell'impresa più Luccichenti e Monaco, che erano i progettisti della Castelli e che avevano dimostrato una particolare competenza.

PRESIDENTE — Costoro furono designati dal Ministro ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Desidero sapere da lei, che si fece autorevole portavoce del pensiero e della pregiudiziale del Ministro, che cosa vuol dire « ha commesso ».

TESTE — Le rileggo il verbale: « L'ingegnere Rinaldi fa il punto della situazione economica e richiama l'attenzione del Presidente Valle sulla determinazione del Ministro Togni di contenere la spesa entro 3 miliardi e 125 milioni di lire. Fa presente che entro detto limite devono rientrare anche le spese per 104 mila metri quadrati di piazzali e le strade di accesso all'aerostazione. L'ingegnere Morandi e gli altri progettisti fanno presente che i piazzali e le strade non possono rientrare nelle spese predette e perciò occorrono altri 900-1.000 milioni ».

Quindi, queste cose si sapevano. Le spese che troviamo in più riguardavano lavori complementari. Quando si dice che il progetto Carrassi costava 3 miliardi e 125 milioni bisogna tener presente che le 3 aerostazioni

erano i soli 3 fabbricati; mancava la parte dei cunicoli, i piazzali ed il resto, mentre l'accentramento in un'unica aerostazione ha comportato tutti questi altri lavori.

Ed ecco il supero che ne è venuto fuori. Tutto ciò oltre ad altre questioni supplementari e particolarità di richieste delle Compagnie.

PRESIDENTE — Vorrei farmi chiarire come è che si fa un progetto su base decentrata e poi si passa ad un progetto su base accentrata; nel contempo si sceglie come base quello decentrato per poi dire che quello accentrato poteva costare di più ! Ma allora, così stando le cose, non si poteva fare una nuova gara ?

TESTE — E il tempo dove si prendeva ? Si doveva correre dietro ai minuti !

PRESIDENTE — Da quale atto ufficiale le è mai risultato che i lavori dovessero completarsi entro un certo termine ? Dove risulta l'impegno del Governo di ultimare i lavori per le Olimpiadi ? Conosce l'esistenza di un atto del Governo in questo senso ?

TESTE — Ad un funzionario del mio grado un documento di questo genere non poteva arrivare.

PRESIDENTE — Ma lei ha detto che il Ministro aveva fretta, perché aveva fissato la ultimazione dei lavori per la data delle Olimpiadi. Lei parla di impegno del Governo, ma a me pare che un impegno del genere non ci sia stato. Forse c'è stato un giustificabile desiderio del Ministro dei lavori pubblici, ma non già un impegno del Governo.

TESTE — Me lo disse il Ministro.

PRESIDENTE — Dopo la procedura alla quale ci siamo riferiti, la ditta Castelli ebbe ad avanzare lamentele, proteste ? Poiché circolò la voce che avesse in animo di fare un ricorso, sa se ha protestato con gli organi del Ministero perché l'avevano esclusa ?

TESTE — Queste cose non mi risultano.

PRESIDENTE — Lei ebbe incontri con la ditta Castelli ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Conosceva i titolari ?

TESTE — Li ho conosciuti quando l'onorevole Ministro mi dette l'autorizzazione ad affidare loro il progetto dell'aviorimessa.

PRESIDENTE — Dopo la vicenda della Provera & Carrassi la ditta Castelli ebbe occasione di parlare, per una qualsiasi ragione, con lei ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Lei sa che per il progetto dell'aerostazione è stato mosso rilievo anche in ordine al prezzo stabilito per i cosiddetti pali Franki forniti da una ditta di Genova, in quanto per altre opere appaltate dal Ministero dei lavori pubblici gli stessi pali Franki vennero a costare molto di meno. Sa niente in proposito ?

TESTE — La spiegazione è contenuta in una risposta data dal Ministero al rilievo mosso dal dottor Dainelli, Ispettore capo di finanza per le solite ispezioni che si fanno ai nostri uffici. Non solo confermo quanto il Ministero e la mia Amministrazione hanno risposto all'Amministrazione delle finanze, ma ho il dovere di portare a conoscenza di codesta onorevole Commissione le inesattezze che sono state dette in proposito.

PRESIDENTE — Abbiamo la risposta del Ministero.

TESTE — Per il prezzo dei pali l'affermazione è del tutto infondata, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico. Nella relazione fatta dal Ministero c'è una lunga dissertazione geotecnica di paragone sulla portanza dei pali e l'economicità dei sistemi portanti (tutto questo in relazione alle strutture che noi abbiamo costruito). Dal canto mio posso aggiungere che feci procedere a diversi carichi sul terreno di Fiumicino con diversi tipi di pali, e da un verbale (i cui dati sono stati da me controllati) redatto dall'ingegner Scarsella risulta che « sono stati fatti due pali di prova (tipo trivellato): uno della lunghezza di 16 metri e un altro di 10 metri e che le prove si arrestarono a 40 tonnellate, sotto il quale carico, il palo numero 3 è sprofondato e il palo numero 2 ha avuto un cedimento di 11 millimetri; il palo numero 2 è stato tenuto sotto tale carico per 22 ore ». Il che dimostra che con i pali trivellati non potevamo fare assolutamente le opere di fondazione.

PRESIDENTE — I pali trivellati, sono diversi dai pali Franki ?

TESTE — Sì: sono i pali previsti nel progetto. Nei verbali numeri 2, 3 e 4 ci sono le prove di carico fatte sui tipi di pali Franki da cui si deduce che un palo Franki equivale a 4 pali trivellati con un coefficiente di sicurezza 2, mentre l'altro non può portare più di venti tonnellate.

PRESIDENTE — Io non le ho chiesto perché ai pali cosiddetti trivellati sono stati sostituiti i pali Franki. Le ho domandato perché (dato per ammesso che si dovesse per le ragioni da lei esposte, adottare il sistema dei pali Franki) questi pali Franki sono costati 10 mila lire per Fiumicino rispetto alle 6 mila per la costruzione del palazzo di Giustizia a piazzale Clodio (lavoro anche questo appaltato dal Mi-

nistero dei lavori pubblici) con un aumento di 125 milioni rispetto al prezzo preventivato.

TESTE — Ma bisogna vedere che carico hanno messo sopra ! Il diametro, la lunghezza, il bulbo, e tutte le condizioni tecnico-funzionali connesse.

PRESIDENTE — Può dirci se l'aeronautica chiese un carico maggiore di quello che pretendeva il Ministero dei lavori pubblici, se è stato superiore al necessario o se era appena il necessario ? Si poteva ordinare un lavoro inutile anche se più sicuro.

TESTE — La risposta è pertinente alle piste, non a questi pali; su questo punto l'aeronautica non fece alcuna richiesta. Comunque, mi rimetto integralmente alle dichiarazioni che sono contenute qui (risposta del Ministero all'Ispettore Dainelli): esse sono state scritte da me e dai miei collaboratori di allora almeno per tutta la parte riguardante i pali Franki e condivido pienamente le altre parti.

PRESIDENTE — Come spiega che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato un progetto per l'aerostazione in cui si prevedevano questi pali trivellati che poi alla prima prova pratica risultarono inadeguati o per lo meno avrebbero avuto bisogno di uno sviluppo numerico maggiore ? Erano stati fatti sondaggi sul terreno ?

TESTE — No, perché l'appalto concorso, quando è stato presentato il progetto, non portava delle analisi di carico per prove fatte sul terreno di sedime dell'aerostazione.

PRESIDENTE — È una manchevolezza o è una cosa che accade normalmente ?

TESTE — Accade normalmente, perché le prove geotecniche si fanno all'atto esecutivo.

PRESIDENTE — Lei ricorda il parere del Consiglio di Stato del 13 gennaio 1960 sull'aerostazione ?

In esso il Consiglio di Stato (noi ci riferiamo al secondo stralcio per l'aerostazione) fa delle considerazioni di carattere generale: prende atto dell'ingenza dei lavori ed « esprime parere favorevole alle su esposte considerazioni con le limitazioni indicate », ma dà parere contrario al premio di acceleramento del 4,25 che era stato dato per il primo stralcio e che l'Amministrazione proponeva per il secondo stralcio. Il Consiglio di Stato argomenta che non v'è motivo particolare di dare un premio anche per il secondo stralcio in quanto l'impresa ha già la sua attrezzatura sul posto e nello stesso tempo trae vantaggio dalla forma di trattativa privata; inoltre erano passati anche i termini per l'ultimazione dei lavori.

Come spiega che l'Amministrazione, nonostante il parere, non vincolante ma tuttavia di un certo peso, del Consiglio di Stato, non abbia tenuto conto di queste osservazioni ?

TESTE — Per quanto riguarda questo rilievo, bisogna tener conto che l'elaborazione del nuovo progetto dell'aerostazione è stata effettuata nel ristrettissimo tempo di 49 giorni intercorrenti tra la convenzione del 21 giugno 1958 e la scadenza del termine utile di presentazione del progetto in data 9 agosto 1958, dopo una proroga di 9 giorni. In tale termine ristrettissimo, per quanto la progettazione fosse stata affidata ad un gruppo di esperti dell'impresa, non poteva materialmente ottenersi un progetto rifinito in ogni minimo dettaglio.

PRESIDENTE — Quando ho letto la relazione Andreucci, mi ha colpito la parola « rifinito », che mi sembra poco appropriata perché la rifinitura è qualche cosa di marginale. Viceversa, qui si è trattato di altri 3 miliardi. Mi sembra che il vocabolo non sia stato molto proprio.

TESTE — Posso leggerle la mia relazione personale che termina con dei prospetti. In essa sono contenute tutte le giustificazioni fatte dall'ingegnere capo, vagliate da me e poi passate al Consiglio superiore.

PRESIDENTE — Vorrei che mi fosse chiarito perché il premio di acceleramento del 4,25 per cento che si è dato per il primo stralcio si è dato anche per i lavori del secondo stralcio, che sono stati dati a trattativa privata alla stessa ditta che aveva eseguito i lavori del primo stralcio !

TESTE — È normale. E ciò è dovuto ad un fatto solo: alla necessità di non dividere le responsabilità, che poi non si sarebbero più individuate, fra chi aveva fatto la fondazione e chi aveva fatto il tetto.

PRESIDENTE — Però rimane insoluta la questione del premio di acceleramento. Il Consiglio di Stato, che nel nostro ordinamento ha una certa autorità ed esprime una forma di controllo attraverso il parere, disse che per il secondo stralcio non bisognava dare il premio di acceleramento. Sulla base di quali elementi l'Amministrazione è andata in diverso parere ?

TESTE — Il tempo è stato ridotto da 740 a poco più di 300 giorni. In effetti l'impresa da 6 milioni di produzione al giorno ha dovuto farne 12 milioni.

PRESIDENTE — I termini sono stati rispettati ?

TESTE — Sì.

Quando ho lasciato l'incarico, c'era ancora un miliardo da spendere e mi risulta che i termini sono stati mantenuti anche dal mio successore. Debbo aggiungere che per contratto era stata prevista una penale di 9 milioni al giorno ! Penale molto forte, ove si consideri che si trattava di lavori di rifiniture degli impianti tecnologici di uno dei più grandi fabbricati che ci siano in Europa.

La discussione con l'impresa è stata lunghissima e violenta. Io sono stato fra coloro che si sono opposti. Mi sono opposto perché volevo che l'impresa mantenesse fede ai suoi patti per una questione più di onore e di puntiglio che per una questione economica. L'impresa rispose che era un organismo economico che faceva il suo interesse e che non intendeva regalare niente allo Stato.

PRESIDENTE — Ella era contrario, ma obiettivamente giustifica il premio del 4,25 per cento per il fatto che furono abbreviati i termini di consegna.

TESTE — Sì e tutto ciò risulta dalla relazione Andreucci, che per me è il documento più interessante nella questione dell'aerostazione e che io sottoscrivo in pieno.

In aggiunta a ciò che è contenuto nella relazione Andreucci, bisogna dire che, mentre nella prima parte l'impresa faceva il grezzo, e quindi era piuttosto agevole fare 6 milioni di lavori di calcestruzzo, di ferro, di murature, ecc., per fare un miliardo e 275 milioni di impianti tecnologici, di ogni specie, dal radar al termosanitario, le cose erano completamente diverse !

PRESIDENTE — Siccome è stata fatta una riduzione di 180 giorni – riduzione notevole – desidero sapere se, quando la ditta ha proposto il termine di 720 giorni, è stato compiuto un accertamento tecnico per vedere se era veramente necessario tutto quel tempo.

TESTE — Il termine era stabilito dall'appalto-concorso.

PRESIDENTE — Nei 720 giorni era compreso il primo stralcio dei lavori ?

TESTE — Sì. Poi sono stati ridotti a 540 complessivamente.

PRESIDENTE — Con il primo stralcio, quale riduzione di tempo si è ottenuta ?

TESTE — Nessuna.

PRESIDENTE — Quindi questi 540 giorni sono stati realizzati nei lavori del secondo stralcio ?

TESTE — Sono stati realizzati nel complesso di tutti i lavori.

PRESIDENTE — Quanti di questi 540 giorni sono caduti nel primo e quanti nel secondo stralcio dei lavori ?

TESTE — Sono andato via prima che fosse finito il primo stralcio e quindi non glielo posso dire. Ma risulta dalla contabilità finale. Comunque, le spiego più per esteso come si è svolta la vicenda: quando all'impresa è stata affidata la rielaborazione del progetto, rimanevano da fare lavori per 3 miliardi e 125 milioni in 740 giorni. L'Amministrazione però chiese di ridurre il termine a 540 giorni e l'impresa subordinò l'impegno all'accoglimento di un premio di accelerazione del 6,25 per cento. Dopo una seduta tempestosa con l'impresa, passata al Consiglio superiore dei lavori pubblici, questi accolse parzialmente la richiesta, perché accordò un premio del 4,25 per cento, stabilendo però, come ho già detto, una penale di 9 milioni al giorno. Quando poi sono venuti i lavori di rifiniture (impianto tecnologico, ecc.), l'impresa ha avanzato pretese superiori, perché l'Amministrazione le aveva dato solo 99 giorni di tempo. L'Amministrazione anche in quel caso le ha concesso il 4,25 sempre con la stessa penale. E anche in questo caso l'impresa ha rispettato i termini e non c'è stato bisogno di applicare la penale.

PRESIDENTE — Nel primo lotto c'è stato un acceleramento perché era stabilito un termine di 740 giorni e questo termine fu ristretto a 520. Nel secondo lotto si stabilì 99 giorni: allora quale acceleramento c'è ? Non c'è un termine di paragone ! Si è dato un termine brevissimo, d'accordo, ma questo rientrava nella contrattazione ! Il primo punto è chiaro, ma il secondo no. Quale bisogno c'era di dare il premio ?

TESTE — Era la mia tesi ! Soltanto che caddi in minoranza e mi fecero rilevare una cosa fondamentale, che io, come addetto alla direzione dei lavori, non potevo assolutamente non condividere: la produzione dell'impresa, che era di sei milioni al giorno, veniva aumentata a 13 milioni al giorno, tenendo conto che, mentre nella prima parte si erano eseguiti lavori al grezzo e quindi lavori di fattura e di produzione più semplici e molto più di massa, nella seconda parte erano lavori più finiti, più complessi, lavori di rifiniture talmente concatenati che il tempo era molto ristretto per cui l'impresa doveva produrre di più.

PRESIDENTE — Relativamente a questi lavori, in un secondo momento, a seguito di una ulteriore assegnazione di fondi, fu compilata, in data 13 ottobre 1958 una perizia di secondo stralcio, riguardante lavori di completamento del complesso dei fabbricati co-

stituenti l'aerostazione, dell'importo complessivo di un miliardo e mezzo di lire di cui 945 milioni e 470 mila per opere murarie.

TESTE — Ma sono opere murarie di completamento.

PRESIDENTE — Lire 346 milioni e 850 mila per impianti tecnologici ed altri 258 milioni per spese riservate all'Amministrazione. Quindi c'era ancora un miliardo circa per spese murarie.

TESTE — Ad avallare la disagevole situazione in cui si trovava l'impresa le dirò che mentre in un primo momento era sola a lavorare sui piazzali, man mano che noi avanzavamo su questi l'abbiamo imbrigliata costringendola a togliere poco alla volta i suoi materiali e a rinchiudersi sempre più nel perimetro fabbricato.

PRESIDENTE — Ma questo è un argomento; non sposta le opere murarie.

TESTE — Per opere murarie si intendono intonaco, rifiniture e soprattutto quelle volute dagli architetti. Difatti, quando sono andato via (le masse di grezzo erano finite) subentrò al mio posto Leschiutta, Presidente della I sezione, altamente qualificato per le rifiniture e la parte architettonica. La stessa funzione del nuovo vigilatore le sta ad indicare quale fosse veramente la situazione.

PRESIDENTE — Il Consiglio di Stato espresse, nel suo parere, delle critiche. Vorrei sapere se esso, quando emette un parere, sente gli organi dell'Amministrazione o ne prescinde, giudicando solo sulla base di atti. Sa se sono stati interpellati funzionari dell'Amministrazione? Qual è insomma la procedura che viene seguita?

TESTE — Pur non essendo stato delegato ad avere rapporti con il Consiglio di Stato, posso dire, alla luce della mia esperienza in campo burocratico, che esso è un organo sovrano con il quale non si hanno contatti, al punto da non conoscere nemmeno il voto che dà. È infatti questa la prima volta che noi tecnici leggiamo un voto del Consiglio di Stato.

PRESIDENTE — Se non vi fosse stata la falda freatica sarebbero stati necessari i pali Franki o sarebbero bastati semplicemente i trivellati?

TESTE — Nella scala geognostica si va dalle rocce ai limi ed alle torbe. Certo se non avessimo trovato della torba non avremmo dovuto ricorrere al palo Franki ed avremmo potuto ricorrere forse ad altri tipi di fondazione; logicamente nel caso specifico abbiamo dovuto adattarci al terreno che si è trovato.

PRESIDENTE — Io le ho chiesto se la natura del terreno vi ha costretto a fare i pali Franki.

TESTE — Ci si poteva muovere un'accusa soltanto se non avessimo fatto il rilevamento geoelettrico e geofisico; ma noi lo abbiamo fatto nel 1959 e i dati sono stati pubblicati da me prima ancora di iniziare i lavori. A Fiumicino vi sono parecchie mie pubblicazioni. Avevamo un laboratorio scientifico, ne abbiamo anche dato nota a congressi internazionali.

PRESIDENTE — È successiva l'aerostazione?

TESTE — La pubblicazione si riferisce a fatti e rapporti che avevano luogo prima dell'aerostazione.

PRESIDENTE — Sa lei che era sovraintendente, quali furono i motivi che indussero l'ex Ministro dei lavori pubblici onorevole Togni a fare quella riunione ad altissimo livello il 12 agosto 1959?

TESTE — La riunione, che io ricordi, fu fatta per definire i rapporti tra impresa ed amministrazioni dovendosi ridurre i termini e dare in appalto un nuovo secondo lotto.

PRESIDENTE — Credo che questo sia il solo caso in cui il Ministro fa una simile riunione per una questione del genere. Sa se fu presente la ditta Provera & Carrassi?

TESTE — Sì era presente.

PRESIDENTE — Durante il periodo in cui prestò la sua opera per l'aeroporto di Fiumicino, furono fatte, per questioni sempre relative all'aeroporto, altre riunioni presiedute dal Ministro?

TESTE — Ne abbiamo fatte tante!

PRESIDENTE — Con il Ministro?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ed anche con le ditte?

TESTE — No. Questo era un caso particolare perché si doveva affidare un lavoro di un miliardo e 200 milioni e vi erano controversie molto serie con la ditta. Prima di tutto la questione dell'estensione del 4,25 per cento, poi quella della fissazione del termine. L'impresa recalcitrava minacciando di andar via e anzi, il 4 marzo 1959, ci mandò addirittura una lettera con la quale parlava di risarcimento dei danni avendo già fatto in 540 giorni i 3 miliardi previsti di lavoro dicendo che voleva andar via. Ma in che situazione si sarebbe trovata la nostra amministrazione di fronte ad una aerostazione che rimaneva incompiuta senza possibilità di poterla finire secondo i programmi previsti dall'onorevole Ministro? Era evidente che soltanto la sua autorità poteva obbligare l'impresa metten-

dola in una situazione dalla quale non era possibile sfuggire.

PRESIDENTE — Per la prima volta leggo che il Ministro dei lavori pubblici con nota 4 giugno 1958, n. 2229: « ordinava alla dirigenza dei lavori per la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino di procedere sotto le riserve di legge, alla consegna parziale dei lavori all'impresa Provera & Carrassi ». Desidero sapere il motivo per il quale nel caso particolare si mette in evidenza che la consegna dei lavori è avvenuta per ordine del Ministro, mentre tutte le altre volte non se ne fa menzione. Come lo spiega ?

TESTE — Per un motivo molto semplice: perché le riserve di legge impegnavano anche l'approvazione (di altri organi) che doveva venire dopo.

PRESIDENTE — Quindi è un fatto eccezionale.

TESTE — No; le riserve di legge infatti sono previste dal regolamento. Il decreto, comunque, è una lettera stilata dalla Direzione generale, quindi un normale atto burocratico, non una lettera intestata del Ministro che ordina al proprio funzionario. Il Ministro è nelle sue piene funzioni.

PRESIDENTE — Ma io chiedo di sapere perché lo si mette in evidenza. Qui siamo nella fase che segue quella del cosiddetto appalto concorso. C'è un progetto da rielaborare e a questo scopo si dà un termine che scade il 9 agosto 1958; senonché prima ancora che la ditta presentasse il progetto rielaborato si fa con lei, nel maggio 1958, il contratto. Come lo spiega ?

TESTE — Per impegnare la ditta, Eccellenza, il Ministro ha agito saggiamente, almeno a mio modo di vedere, perché diversamente l'impresa più tempo passava e più aumentavano le possibilità di eludere il suo impegno. Lei infatti saprà che scaduto il termine di 30 giorni l'impresa è nel diritto di ritirarsi in quanto questi appalti non impegnano mai fino alla consegna dei lavori.

PRESIDENTE — Fu fatta anche una convenzione con prezzo unitario ?

TESTE — Sì, esattamente.

PRESIDENTE — L'aviorimessa fu iniziata sotto la sua gestione ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ci fu un progetto di massima elaborato nel maggio 1958 per un importo di lire 2 miliardi 840 milioni. Il primo stralcio di 800 milioni riguardava una delle 3 aviorimesse. È esatto ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Il progetto fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici prevedendosi la forma dell'appalto concorso. Senonché, mentre si era chiesto il parere del Consiglio di Stato, l'impresa Castelli di Roma il 13 giugno 1958 scrive al Ministro chiedendo di essere interpellata su una sua offerta per i lavori dell'aviorimessa in questione ottenendo il benestare. La ditta presentò quindi un progetto generale e quello esecutivo di primo stralcio nel luglio 1958, e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che già si era espresso precedentemente per l'appalto concorso, dà il suo parere favorevole al progetto ed al sistema della trattativa privata. È così ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Lo stesso faceva il Consiglio di Stato nel voto del 24 settembre 1958 pur muovendo taluni rilievi. Cosa pensa lei di questa procedura ?

TESTE — Per fare un appalto concorso ci vuole un anno, mentre noi in questo modo abbiamo guadagnato 10 mesi di tempo; in un anno non avremmo cominciato neppure le fondazioni. A parte ciò non ho nulla da aggiungere perché, prescindendo dal voto favorevole del Consiglio superiore, io ho agito per espresso ordine del Ministro Togni. E non bisogna dimenticare che c'è stato anche il voto favorevole del Consiglio di Stato.

PRESIDENTE — Il parere del Consiglio di Stato è stato, sì, favorevole, ma con tutte le limitazioni che tutti conosciamo.

E poi qual è la collaborazione che un funzionario del suo grado dà al Ministro ?

TESTE — Devo precisare in primo luogo, che il voto del Consiglio di Stato non era a mia conoscenza; era il Direttore generale Andreucci che conosceva il voto e che aveva la funzione a cui ella accenna.

In secondo luogo l'onorevole Ministro non mi ha mai chiesto questo, ma mi ha dato soltanto un ordine scritto perché agissi secondo questo *iter* e questa procedura, cioè di consegnare un progetto che era stato portato già favorevolmente all'esame del Consiglio, il cui parere non era vincolante.

Ora, senza che con ciò io voglia difendere il mio collega Direttore generale, debbo dirle che difficilmente questi avrebbe potuto dissuadere il Ministro, perché questi aveva a sua volta una buona argomentazione: l'esigenza di far presto, che poteva consentire di non tener conto di un voto peraltro non vincolante.

Ma a questo punto ho il dovere di illustrare a codesta Commissione in poche parole che cosa è una aviorimessa. L'aviorimessa è, in un aeroporto, quel fabbricato che ha le

stesse funzioni del bacino di raddobbo in un porto. Cioè non si può aprire un aeroporto (come non si apre un porto) se non è pronto quel tale strumento che possa mettere in condizioni un aereo di essere sempre in perfetta efficienza. Oggi un DC-8 costa 4 miliardi ed ogni ora che sta in cielo costa fior di milioni a chi lo possiede; l'aviorimessa ne deve contenere almeno 4 il cui prezzo (16 miliardi) è quasi 10-15 volte il prezzo di una aviorimessa. Come si può, allora, per il prestigio nazionale, aprire alla gestione un aeroporto internazionale senza aviorimessa?

Il Ministro doveva, in qualsiasi modo, cercare qualsiasi forma perché alle remore di ordine e di carattere cautelativo che aveva messo il Consiglio di Stato, la situazione di fatto e le situazioni tecniche dell'aeroporto fossero protette.

PRESIDENTE — Tutto questo dimostra che un'aviorimessa è indispensabile, e questo è fuori di dubbio. Ma a noi interessa la procedura. Ora una cosa è certa: che il Consiglio di Stato disse che non dovevate dare i secondi lavori.

TESTE — Era impossibile. Come si può pretendere, per il problema veramente fondamentale della responsabilità, che il secondo lotto sia dato ad un'impresa diversa da quella che ha eseguito i lavori del primo lotto, quando si ha un progetto di strutture con sbalzi di 52 metri (che rappresentano un primato mondiale), con 250 metri di luce netta senza pilastri, quando soltanto le oscillazioni termiche delle mensole rappresentano valori di circa 50-60-70 centimetri; con il problema dei portoni d'ingresso e della pavimentazione della sede finale dell'aviorimessa rispetto a tutto il complesso dei servizi, delle masse, delle prese a terra? Io penso che questo tecnicamente si può anche fare, ma soltanto che, facendo le cose a tre o quattro per volta, non si fanno più dei miracoli tecnici o delle cose tecnicamente ben fatte!

PRESIDENTE — Il fatto è che la procedura non è stata regolare. Che cosa sono le gare esplorative e le gare ufficiose?

TESTE — Le gare ufficiose sono quelle che vengono fatte dagli ingegneri capi del Genio civile e che hanno tutta la forma e la sostanza della licitazione privata, soltanto che l'ufficiale rogante anziché un funzionario del Ministero è l'ingegnere del Genio civile.

Le gare esplorative sono quelle che si fanno chiamando un certo numero di imprese dalle quali si ottengono dei preventivi base che alla fine vengono portati al giudizio di un determinato organo tecnico, il quale dà o meno il benestare. È una specie di trattativa privata preceduta da tutte le informazioni.

PRESIDENTE — Perché in questo caso non è stato esperito il minimo della gara esplorativa? C'era la ditta Castelli che presentava questo progetto; c'era fretta, sì, ma si potevano invitare anche altre ditte di pari efficienza!

TESTE — In una certa forma sì, perché abbiamo avuto tutti i preventivi; e il progetto dell'aeronautica era basato su tutta l'esplorazione. Questo a noi risulta. L'aeronautica sicuramente lo doveva sapere perché si trattava di lavori tecnologici di altissima specializzazione, di lavori sui quali il numero delle ditte è limitatissimo, e si trattava infine di strutture anche particolari.

PRESIDENTE — Io desidero sapere con chiarezza se nel caso in questione è stata fatta una gara esplorativa. Dagli atti non ci risulta.

TESTE — Dal voto del Consiglio superiore le dovrebbe risultare la comparazione economica fatta tra diversi sistemi costruttivi presentati con due offerte della stessa impresa. Ma non erano, poi, personali della stessa impresa, ma di imprese subappaltatrici specializzate. La lotta era tra la copertura in tubolari e la copertura sempre in ferro, ma con acciaio trafilato. È rimasta soccombente l'offerta in trafilato con notevolissime proteste (c'è agli atti perfino una lettera di una delle personalità più elevate dell'industria italiana, la quale protestava perché noi al Consiglio superiore avevamo visto che i tubolari costavano di meno). E poi ancora tra struttura in tubolari e strutture in cemento armato precompresso, che erano gli unici altri due tipi di strutture che potevano essere impostati per un progetto simile.

PRESIDENTE — Ma è sempre la stessa ditta!

TESTE — Ma la stessa ditta non può fare cose diverse da quelle dette. Sarebbe stata la stessa cosa se avessimo chiamato noi altre ditte. Tutto ciò, beninteso, oltre quello che le ho detto prima, che l'aeronautica ha dovuto fare un'ampia esplorazione dei dati di progetto.

PRESIDENTE — Qui non si tratta del progetto tecnico! Io le domando perché non è stato fatto il minimo di una gara esplorativa. Una volta scelto il progetto si doveva chiamare un certo numero di ditte per vedere quale di esse avrebbe fatto le proposte più convincenti!

TESTE — C'è una lunghissima motivazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici fatta attraverso numerosissimi « considerando »! E in quella seduta c'erano persone come

il generale di squadra aerea Tolino, l'avvocato dello Stato Peronace, ecc. !

PRESIDENTE — È però quello stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici che un mese prima aveva detto no ! Lei c'era in quella seduta ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — E quale tesi ha sostenuto ?

TESTE — ...Io ero relatore e come tale non potevo sostenere delle tesi, né fare proposte, è l'assemblea che decide in questi casi ! Ora, in questa adunanza del 24 luglio, alla quale lei accenna, fra i relatori, oltre al generale Amodio, si trova un nome come Nervi ! E di fronte a ciò io non posso dirle altro: se il mio nome vale molto poco, vale senz'altro pochissimo di fronte agli altri. Siamo in questione di strutture ! Io non entro nella questione amministrativa. A me la questione amministrativa non interessava perché c'era il Direttore generale.

PRESIDENTE — Vorrei che si leggesse il decreto del Ministro, con il quale, contrariamente al parere del Consiglio di Stato, assegna questi lavori. Il parere del Consiglio di Stato è del 24 settembre 1958, mentre il decreto del Ministro è del 20 giugno 1959. Vorrei sapere dove è tutta questa urgenza, visto che si sono perduti circa 13 mesi di tempo tra il parere e il decreto.

TESTE — Non si sono perduti !

PRESIDENTE — Avete fatto lavori prima del decreto ?

TESTE — La legge ce lo permetteva, in quanto possiamo fare la consegna sotto riserve di legge in attesa del decreto. Ed è proprio quello che abbiamo sfruttato. Sono proprio i dieci mesi che sono stati tutti elencati in questa ottima risposta che il collega Andreucci ha presentato al Tesoro. Prego di prender nota che su questo punto sono perfettamente d'accordo con il Direttore generale.

PRESIDENTE — L'ha scritta lei questa parte ?

TESTE — Questa è firmata da Andreucci.

PRESIDENTE — Ci sono dei termini per l'appalto concorso ?

TESTE — Non ci sono. Noi camminiamo con una diligenza nell'epoca dei *Jets* !

Per avere dall'aeronautica il progetto, le richieste e le insistenze sono state numerosissime, ma anche l'aeronautica si dibatteva in mezzo a tante difficoltà. Pensi che i DC-8 dell'Alitalia erano pronti sul piazzale quando ancora stavamo col pavimento fresco !

Se avessimo fatto l'aviorimessa con un giorno di ritardo avremmo procurato alla nostra società di bandiera dei danni ingentissimi. E invece il primo DC-8 che è venuto dall'America ha trovato immediatamente ricovero.

PRESIDENTE — A Ciampino non c'erano ricoveri ?

TESTE — Ciampino è inidoneo per la capacità.

PRESIDENTE — Prima dove andavano i DC-8 ?

TESTE — Non erano ancora in linea. I *Boeing* americani venivano a metà di serbatoio; e noi siamo diventati scalo solo quando abbiamo avuto l'aviorimessa. Quindi era in gioco una questione di prestigio enorme. Comunque, preciso che sto difendendo una causa che non mi riguarda, perché io ero già andato via.

PRESIDENTE — Ma come spiega i due voti contrastanti del Consiglio superiore a distanza di due mesi ?

TESTE — Non è la prima volta che organi consultivi dello Stato non dànno pareri difformi. Gli organi consultivi dello Stato esigono la sentenza volta per volta, caso per caso !

PRESIDENTE — Anche per l'aerostazione si trattava di un appalto-concorso molto complesso; però, nonostante la nomina di quella Commissione, ha richiesto soltanto sei mesi !

TESTE — Ma mentre si rifà tutto il progetto daccapo !...

Le responsabilità che sono state assunte dalla burocrazia sono pesantissime, però tutto è stato fatto nelle forme ortodosse il più possibile, attraverso tutti i cunicoli della regolarità. Ecco perché nel primo momento ho potuto dirle che noi viaggiavamo con una diligenza !

PRESIDENTE — Ma io voglio dire che per la Provera & Carrassi sono stati termini congrui !

TESTE — Soltanto per l'*iter* ci sono voluti otto mesi e sono approdati a quell'aborto che conosciamo, perché non sapevamo come bocciarlo.

PRESIDENTE — Come spiega il teste la contraddizione tra quello che ci ha detto, che l'aeronautica era competente per i progetti, e l'affermazione che l'aeronautica ha preso contatti con le imprese ?

Ella poco fa ha detto che l'aeronautica avrebbe compiuto, per questo progetto, una ampia esplorazione di fatti. Io le ho chiesto l'esatto significato di questa sua affermazione: cosa significa « esplorazione di fatti » ?

TESTE — Esplorazione di elementi riferentisi al progetto.

PRESIDENTE — In relazione al progetto della prima aviorimessa, sa dirci quali sono stati

rispettivamente i compiti dell'aeronautica e del Ministero dei lavori pubblici? Sa se l'aeronautica si è limitata all'elaborazione tecnica del progetto o ha viceversa avuto una qualche ingerenza, anche in forma di collaborazione, di suggerimento, con la ditta?

TESTE — Ufficialmente il progetto risulta mandatoci dall'aeronautica dopo molte insistenze. Io penso quasi certamente che essa per farlo, deve aver consultato l'Alitalia e altri specialisti del ramo, non essendo in grado con i due o tre funzionari di cui disponeva di elaborare un progetto così complesso.

PRESIDENTE — Le chiedevo se ci è stata una ingerenza dal punto di vista amministrativo.

TESTE — Assolutamente no.

PRESIDENTE — Per la Castelli vi furono presso il Ministero riunioni del tipo di quella avutasi per la Provera & Carrassi?

TESTE — Nessuna.

PRESIDENTE — Ebbe incontri con la ditta Castelli?

TESTE — Fino a quando non ho consegnato il progetto, no.

PRESIDENTE — Il 13 giugno 1958 la ditta Castelli scriveva al Ministro Togni facendo un'offerta per la costruzione dell'aviorimessa. Il 20 giugno 1958 il Ministero, con una sua nota, dava il benestare per il progetto generale ed esclusivo da parte della Castelli. È così?

TESTE — Il Ministro mi mandò una lettera ordinandomi di consegnare alla Castelli il progetto approvato dal Consiglio superiore stabilendo 30 giorni per la consegna. La Castelli fece il suo progetto e lo mandò a noi; a nostra volta, corredato da una relazione, lo mandammo al Consiglio superiore che lo approvò.

PRESIDENTE — Non vi furono quindi riunioni?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Con la lettera del 30 giugno diretta al Ministro dei lavori pubblici, l'impresa chiede di essere interpellata per la presentazione di un'offerta sia per un primo stralcio che per l'intero complesso dei lavori.

TESTE — L'autorizzazione la poteva dare solo il Ministro.

PRESIDENTE — Difatti l'ha data il Ministro, con una lettera diretta all'impresa Castelli e, per conoscenza, a lei. Facendo un passo indietro, vorrei sapere se, in sede di Comitato tecnico (del quale faceva parte il colonnello Amici) e in altra sede ci fu qualcuno che sconsigliò o si oppose decisamente alla presa in considerazione di una delle due imprese (Castelli e Provera & Carrassi) per l'eventuale affidamento dei lavori?

TESTE. A me non risulta.

PRESIDENTE — Pare che sia stata svolta un'azione decisa per l'esclusione di una delle due.

TESTE — Assolutamente non mi consta. Non ne so proprio niente.

PRESIDENTE — Ritiene il teste che, sia l'impresa Castelli come il Ministero dei lavori pubblici, potessero dar corso a quella trattativa privata senza aver acquisito tutti gli elementi che dovevano essere stati acquisiti dall'aeronautica ai fini della progettazione di massima o se ne dovessero acquisire altri per passare dalla progettazione di massima al progetto esecutivo?

TESTE — Siccome lo ha ritenuto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'ho ritenuto anch'io. Mi riferisco esattamente al voto del Consiglio superiore.

PRESIDENTE — Glielo chiedo nella sua qualità di tecnico, non di funzionario.

TESTE — Le imprese private – lo abbiamo già detto – hanno tali possibilità economiche da poter fare in 30 giorni quello che uno di noi può fare in non meno di 6 o 7 mesi.

PRESIDENTE — A me pare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici quando ha preso in esame il progetto Castelli, in luglio, ha approvato il progetto di un'impresa privata: è esatto?

TESTE — Certamente.

PRESIDENTE — Perché c'era il progetto di massima dell'aeronautica, ufficio statale, e c'era il progetto di sviluppo che era fatto da un'impresa privata?

TESTE — Bisogna tener conto che le imprese private sono collegate con tante imprese ultraspecializzate.

PRESIDENTE — Mi pare di ricordare che tra quelle norme antiquate che regolano il nostro paese c'è una legge la quale dice che i lavori vengono appaltati sulla base di progetti elaborati da uffici governativi, statali, civili o militari; tuttavia le amministrazioni hanno la facoltà di affidare i lavori anche a imprese private.

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Questo era uno di quei casi, perché si ha la combinazione di un progetto di massima statale sviluppato dall'impresa privata.

E il teste ritiene che l'impresa poteva in breve tempo acquisire tutti i dati necessari per lo sviluppo del progetto di massima?

TESTE — Bisogna tener conto che ci troviamo di fronte a una delle più grandi im-

prese italiane, che ha un'attrezzatura formidabile non solo tecnica e tecnologica, ma anche economica e che ha relazioni vastissime in tutto il mondo.

PRESIDENTE — Lei non può supporre che questa impresa avesse conosciuto tempo prima gli elementi da acquisire per sviluppare in breve tempo un progetto di massima ed essere pronta a questa rielaborazione ?

TESTE — Non sono in grado di risponderle.

PRESIDENTE — Come può spiegare che per una decisione di così eccezionale importanza (mi riferisco alla costruzione dell'aviorimessa) si sia proceduto sulla base di un semplice scambio di lettere, senza vi sia stato uno scambio di idee personali ?

TESTE — Non so se vuol riferirsi esplicitamente alla mia persona. Mi pare di averle già risposto; comunque le ricordo che l'amministrazione è composita !

PRESIDENTE — Posso comprendere la preoccupazione dominante di far presto; ma l'amministrazione non ha tenuto conto che, nella ipotesi in cui il progetto non fosse stato approvato, si correva il rischio di perdere due mesi ?

TESTE — Su dodici, rappresentavano un sesto.

PRESIDENTE — Lo avete saputo dopo !

La Castelli quando scrisse la lettera, non si impegnò sul tempo che le sarebbe occorso: la condizione dell'esecuzione dei lavori quando è stata posta ?

TESTE — È stata posta dal Consiglio superiore come termine. In ogni caso ritengo che il Ministro si era riservato di porre termini tassativi di tempo.

PRESIDENTE — Questo non risulta dalla lettera.

TESTE — Io non posso conoscere tutto quello che era nella mente dei superiori !

PRESIDENTE — Ritiene possibile che i progettisti della Castelli, pur essendo dei tecnici di chiara fama, per essere riusciti in meno di un mese a sviluppare una così vasta progettazione, siano potuti venire in possesso del progetto, da parte di un'altra amministrazione ?

TESTE — Per rispondere a questa domanda dovrei fare una indagine accurata, ma questo non è compito mio.

PRESIDENTE — Ella ha detto che valendosi delle riserve di legge si guadagnarono per la costruzione dell'aviorimessa 10 mesi. Come spiega che il decreto relativo è del maggio 1959, cioè posteriore alla ultimazione dei lavori ?

TESTE — Per un motivo molto semplice: la lentezza della nostra burocrazia.

PRESIDENTE — Passiamo alle strade e particolarmente al secondo gruppo (il primo era stato già fatto). Su questo punto avviene un fatto singolare e cioè, mentre il 7 aprile 1959 si parla di « appalto di un secondo gruppo di strade interne per lire 200 milioni », con una nota dello stesso giorno si comunica che due delle strade erano già state affidate alla ditta Vaselli per lire 65 milioni ed erano in corso di esecuzione (mentre per le altre veniva proposta la licitazione privata). Come spiega lei queste due lettere in pari data e di così diverso contenuto ?

TESTE — La direzione del primo gruppo di strade (che vanno fino all'anello del piazzale n. 2 in giù) fu affidata in concessione al comune di Roma (direttore dei lavori professor Tonello). Quando arrivai io trovai già una certa forma amministrativa che risulta da alcune pratiche amministrative a disposizione della Commissione. Devo premettere che a Fiumicino trovai un sistema tecnologico, esecutivo, diverso da quello cui ero invece abituato per precedenti esperienze fatte in altri siti del mio paese: trovai cioè che i rilevati erano costituiti da materiale prelevato a distanza notevole, formato da ghiaietto con un agglomerante argilloso che dava una compattazione immediata.

Questo sistema andò avanti per un certo tempo ed io lasciai correre fino a quando, resomi conto che i rilevati potevano costruirsi anche con la sabbia del posto, ordinai subito di cambiare sistema. Ricordando che l'imperatore Claudio aveva costruito proprio qui il suo porto, decisi di incominciare a scavare in quella zona in particolare così da scoprire gratuitamente tutta la parte monumentale e allo stesso tempo costruire i nostri rilevati con la sabbia dello scavo. (A questo proposito rivendico a me e ad alcuni funzionari della Sovraintendenza ai monumenti la scoperta del porto di Claudio). Evidentemente questa idea capovolgeva economicamente l'impostazione dei progetti, non solo, ma comportava anche un altro giovamento, e cioè che pagando il lavoro di scavo non si pagavano i rilevati o viceversa. Naturalmente il materiale veniva ammucchiato in parcheggi rappresentando una massa che bisognava sistemare a suo tempo; era logico quindi che tutta l'impostazione organizzativa delle strade non la si poteva più inquadrare nel primo, secondo, terzo gruppo ovest e terzo gruppo est, ma era legata all'impostazione dei movimenti di terra i quali venivano a incidere

sui costi contrattuali. Io quindi non ho altro da aggiungere a quanto esposto nella relazione contro le osservazioni Dainelli; la sottoscrivo anzi in pieno, perché in essa è dimostrato che questo sistema non solo non ha portato nocumento all'Amministrazione ma ha determinato invece un ribasso medio ponderale (può dimostrarsi che il ribasso è rimasto costante) quasi del 14 per cento e che l'Amministrazione ha realizzato economie per 140 milioni su 404 milioni e 200 mila lire. Rivendico pertanto a me questa impostazione organizzativa che è stata realizzata nel pieno rispetto della legge con sani concetti tecnici-economici.

PRESIDENTE — Dalla nota dell'ingegner Lancetti, che reca anche il suo visto, risulta tutta una prospettazione di lavori relativi a certe strade per un complesso di 200 milioni; ma risulta altresì che, per una concomitanza di cause determinanti, due delle arterie progettate, per una spesa di 65 milioni, sono già in corso di esecuzione !

TESTE — Il direttore dei lavori ha la facoltà di variare le quantità in più o in meno, di differire i lavori necessari alla data più opportuna, perché l'Amministrazione ne ottenga il massimo rendimento economico, utilitario e tecnico.

PRESIDENTE — Ma io vorrei sapere perché, nonostante un voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici che prescriveva la forma della licitazione privata, sono stati dati lavori anche a trattativa privata.

TESTE — Ma per un importo di 65 milioni !

PRESIDENTE — Però c'è una lettera del Direttore generale Andreucci che rimprovera queste cose !

TESTE — Innanzitutto il rimprovero non è rivolto a me. D'altra parte, egli poteva non aver capito niente, come evidentemente non aveva capito niente !

Comunque, le confermo che tutto è stato fatto seguendo la procedura più ortodossa. Fra me e il direttore generale c'è stata una forte polemica perché egli aveva solo il compito di trasmettere i progetti al Consiglio superiore, senza interessarsi delle questioni tecniche. Le ragioni e i motivi erano scritti nelle relazioni dell'ingegnere capo ed erano da me vistate.

I concetti organizzativi erano fermi: non si doveva e non si poteva prendere i materiali se non nell'ambito dell'aeroporto. Questi erano i concetti e gli ordini che avevo dato. E su questi concetti ho tenuto duro: poi la situazione è venuta chiara dalla mia lettera e il Consiglio superiore, quando se ne è discusso, mi ha dato ragione.

Non ho altro da dire, quindi, che rimettermi alla mia lettera e all'approvazione del Consiglio superiore.

PRESIDENTE — Come concilia la sua dichiarazione di voler affidare i lavori a trattativa privata con i suoi concetti organizzativi ?

TESTE — Perché l'impresa mi ha resistito: non voleva cambiare tipo di struttura.

PRESIDENTE — Erano concetti organizzativi o difficoltà della impresa ?

TESTE — Erano concetti organizzativi nuovi che noi portavamo.

PRESIDENTE — Lei si trovava in questa situazione amministrativa: aveva proposto alla Amministrazione la licitazione privata; il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva approvato la licitazione privata; e improvvisamente, senza chiedere una autorizzazione preventiva, lei comunica di aver disposto la esecuzione dei lavori che già erano iniziati.

TESTE — Io ho fatto eseguire solo i rilevati !

PRESIDENTE — Ma ha fatto anche una trattativa privata.

TESTE — Io mi sono limitato a fare una *proposta* che poteva essere tranquillamente bocciata. Difatti la controversia tra me e il direttore generale sorse appunto per il fatto che io non potevo fare nessun verbale di consegna. Io posso mostrarle i verbali di consegna. È stato proprio in quel caso che il direttore generale non voleva cedere.

PRESIDENTE — Il Consiglio superiore con il suo voto favorevole del 1959 sana questa situazione.

Quindi si parte da una licitazione privata e si crea poi una situazione di fatto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, bene o male, approva e sana. In sostanza questo non è che un atto di sanatoria.

TESTE — Non si era creata nessunissima situazione di fatto, ma una situazione che scaturiva, legittima, dalle possibilità che dava la legge sui lavori pubblici.

PRESIDENTE — Questo modo di procedere prosegue anche per il primo gruppo di parcheggi.

TESTE — Non è un modo di procedere ma si resta sulla stessa linea organizzativa, la quale d'altra parte, *è controllabile attraverso tutti i verbali di consegna, di ultimazione e di collaudo*. Questa accusa c'è stata mossa anche dall'ispettorato di Finanza, ma la nostra Amministrazione non solo l'ha respinta, ma ha dichiarato che i suoi funzionari hanno

operato nell'esclusivo interesse dell'amministrazione.

PRESIDENTE — Risulta agli atti che il 2 settembre 1959 ella firma due diverse lettere dirette al Ministero dei lavori pubblici: in una si propone (per la costruzione di parcheggi permanenti nelle zone antistanti l'aerostazione) la licitazione privata ed in un'altra (vista l'urgenza dei lavori e le benemerenze della ditta) la trattativa privata. Come lo spiega?

TESTE — Anche se le date sono le stesse, si tratta di due cose distinte. Una è la relazione al progetto e l'altra è la lettera di accompagnamento che noi solitamente facciamo ed in cui esprimiamo il nostro parere.

PRESIDENTE — Lasci stare la relazione!

TESTE — Ma è importantissimo ai nostri fini, Eccellenza: la relazione che accompagna il progetto viene firmata da noi senza la data; poi essa passa al protocollo e vi giace un bel po' di tempo. Poiché nel frattempo si era maturata la situazione con la ditta, le lettere sono state spedite; ma anche se partite insieme si tratta di fatti non avvenuti contemporaneamente. Su una io ho apposto un « visto» e su un'altra un parere; è quest'ultima soltanto che riconosco come mia. Su una vi è il numero di protocollo mio e su un'altra quello dell'ufficio.

PRESIDENTE — Le due lettere partono lo stesso giorno e con lo stesso numero di protocollo, esattamente con il numero 3272.

TESTE — Lei sa che il visto non implica una concordanza di pareri con chi ha redatto una relazione. Pertanto io potevo benissimo non essere d'accordo, nel caso specifico, con l'ingegnere capo.

PRESIDENTE — Quali erano le sue funzioni?

TESTE — Le mie funzioni erano quelle che mi consentivano di apporre un « visto ».

PRESIDENTE — « Visto » implica in un certo senso una approvazione.

TESTE — Ma non è scritto « visto si approva ». È questa una di quelle situazioni che si creano necessariamente con le migliaia di carte che passano giornalmente alla firma.

PRESIDENTE — Il 26 gennaio 1960 ella propone alla direzione generale competente la licitazione privata per il terzo gruppo di strade, mentre risulta dagli atti che fino dall'11 gennaio dello stesso anno la ditta Vaselli, presa visione della perizia, aveva accettato ed iniziato i lavori dopo aver scritto atto di sottomissione. Anche qui c'è il suo visto. Lo ricorda?

TESTE — Confermo quello che ho scritto.

PRESIDENTE — In questa lettera del 26 gennaio l'ingegnere dirigente Luigi Lancetti firma una relazione (recante il suo visto) per la costruzione di un terzo gruppo di strade interne e poi risulta che i lavori erano già in corso di esecuzione! Evidentemente c'era un grande disordine!

TESTE — Per fortuna non c'era un gran disordine. C'era solo una unità di vedute precise che assoggettavano gli atti amministrativi alle visioni organizzative e tecniche nell'interesse dell'Amministrazione.

PRESIDENTE — Ma 25 milioni di lavori erano già stati fatti però senza licitazione!

TESTE — La legge ci permette in casi di urgenza, anche con trattativa privata, di fare lavori fino a 50 milioni.

PRESIDENTE — Lei però deve rispondere alla mia domanda. Vi sono due atti: il 26 gennaio 1960 ella chiede la licitazione privata mentre risulta che fin dall'11 gennaio era stato fatto un atto di sottomissione a trattativa privata.

TESTE — No. Come si può chiamare atto di sottomissione quando, prima che un'impresa possa iniziare i lavori, ci vuole il verbale di consegna, unico atto ufficiale che consacra l'inizio dei lavori e in cui c'è la responsabilità del funzionario?

Gli schemi degli atti di sottomissione non costituiscono nessuna responsabilità. L'impresa poteva aver fatto anche tutte le strade dell'aeroporto: a noi non interessava niente, perché fino a quando non c'era l'approvazione degli atti, non c'era il verbale di consegna, non c'erano le approvazioni da parte degli organi di controllo e le relazioni dei contratti, l'impresa non aveva diritto ad un soldo.

PRESIDENTE — Chi ha fatto poi questi lavori?

TESTE — Sempre l'impresa Vaselli. Qui il complesso (compreso il primo gruppo) è stato di 404 milioni e 200 con ribasso medio ponderale del 14,40 per cento, risalente, e sul quale abbiamo avuto un'economia di 120 milioni. Quando si fa una cosa del genere si può dire che un'organizzazione potrà essere più o meno ortodossa nelle date del protocollo ma non che non sia regolare nei verbali di consegna, nei contratti, nelle contabilità, nell'impostazione programmatica di un lavoro e soprattutto nei collaudi e nei pagamenti.

Questi erano tutti pagamenti differiti; la impresa non ha avuto una lira.

PRESIDENTE — Questo fa parte del gruppo dei 5 miliardi?

TESTE — Fa parte dei pagamenti differiti.

PRESIDENTE — Questo stesso modo antiquato di procedere continua; infatti nel secondo stralcio avviene lo stesso !

TESTE — Gliel'ho premesso dal principio.

PRESIDENTE — Per tutti questi stralci si chiede ufficialmente la licitazione e, prima o dopo, si dà invece a trattativa privata.

TESTE — Questo è nella nostra prassi. Nelle relazioni che accompagnano i progetti non si deve mai scrivere che li diamo a trattativa privata, perché non possiamo influenzare l'organo che deve vagliare il progetto.

PRESIDENTE — Lei ha notizia di una lettera dell'impresa Romolo Vaselli, a firma del titolare, in data 23 febbraio 1960, indirizzata al Ministro dei lavori pubblici ?

TESTE — Quella lettera è stata scritta il 23 febbraio, epoca nella quale ero già dimissionario dall'incarico (27 gennaio 1960).

PRESIDENTE — Ma si riferisce a fatti precedenti.

TESTE — Dei quali fa una colpa a me o all'ingegnere capo, mentre io non c'ero più ! Ciò che abbiamo detto noi è quello che risulta dalla relazione Andreucci, che lei conosce e che io sottoscrivo in pieno. Questa impresa faceva i movimenti di terra e per essa significava fare le strade ? Niente affatto ! Fare i movimenti di terra era una nostra disposizione. Le pavimentazioni potevamo sospenderle e farle fare quando si doveva aprire al traffico l'aeroporto evitando che passandoci sopra si rovinassero.

PRESIDENTE — Per ogni lavoro, spesso per importi notevoli e quasi sempre a brevissima distanza di tempo dall'approvazione della perizia principale, segue una perizia o una variante suppletiva. Come lo spiega ?

TESTE — Dalla quantità, dal notevole importo e dalla distribuzione capillare dei lavori.

In due documenti, che rimetto alla Commissione, si può rilevare la mole enorme di lavoro che è stata condotta a termine con uno sforzo non trascurabile mio e dei miei collaboratori. Ho avuto, per questo, anche una lettera di elogio dal Ministro Togni che, nel congedarmi su mia richiesta dall'incarico, ha avuto la bontà di darmi atto di quanto era stato compiuto. Mi si è ingiustamente attribuito l'appellativo di dittatore. A smentita di questa affermazione deposito alla Commissione una pergamena che testimonia l'affetto, la stima e la dedizione di cui ero circondato. Questa pergamena è corredata dalle fotografie di tutte le opere fatte, con lo stato dei lavori dell'aeroporto alla data del 27 gennaio 1960 e dalle firme di tutti i miei collaboratori, dall'ingegnere capo, al più umile assistente. È una cosa a me molto cara della quale mi privo con dolore.

PRESIDENTE — Gliela restituiremo.

TESTE — La ringrazio, ma desidero che rimanga agli atti. Sulla pergamena è scritto: « Al loro presidente con immutato affetto i funzionari tutti della dirigenza lavori per ricordo dell'imponente opera svolta insieme a lui e sotto il suo impulso energico in appena due anni di duro lavoro affrontato tra molti sacrifici e con grande passione per dare all'Italia ed a Roma, capitale della Cristianità, una realizzazione degna della loro storia e delle loro tradizioni di civiltà ». In questi film, che metto anche a disposizione della Commissione, si potrà vedere il susseguirsi dello svolgimento dei lavori.

PRESIDENTE — Sono gli stessi che ha il Ministro Togni ?

TESTE — Non lo so; nei film che deposito vi è la situazione dei lavori al 1958, al 5 giugno 1959 e si conclude con la visita di sua Eccellenza il Presidente della Repubblica, avvenuta il 18 ottobre 1959, che volle darci il suo alto elogio per il lavoro fatto. Da quanto ho messo a disposizione della Commissione si può constatare quanto grandi siano state le difficoltà incontrate e gli sforzi compiuti per rimanere sempre nell'osservanza delle leggi e dei regolamenti. Abbiamo sempre sentito la responsabilità che ci veniva dalla nostra posizione di funzionari e sempre ci siamo considerati fedeli servitori dello Stato. Ed è certo doloroso, alla distanza di due anni soltanto, passare da un così alto elogio a trovarsi sotto inchiesta.

PRESIDENTE — Guardi che è lei che si autocolloca in questa posizione. Noi chiediamo semplicemente la sua collaborazione come quella di altri. Come allora collaborò in un modo, oggi le si chiede di farlo in un altro.

TESTE — Posso dirle soltanto che attraverso questi *iter* burocratici così penosamente lenti per noi tecnici che dobbiamo passare all'azione rapida, che abbiamo delle volte da risolvere problemi urgenti che interessano la vita di uomini, le sorti, il prestigio del Paese, possiamo per qualche momento – ammesso e non concesso – anche dimenticare qualche formalità; ma in noi è ferma, come caposaldo assoluto, l'idea e la convinzione di essere fedeli servitori dello Stato e di agire nel suo interesse, nel modo più onesto, corretto e pulito. Ciò che affermo è dimostrato da tutte le opere che il Corpo del Genio civile realizza attraverso l'opera dei suoi funzionari. La difesa che ha fatto della nostra Amministra-

zione il Ministro dei lavori pubblici Zaccagnini al Senato è per noi la garanzia più grande e lo ringraziamo. Ho risposto credo, con quel che ho detto, con animo sereno e schietto.

PRESIDENTE — Può dirci se quando ha assunto l'alta carica che le affidarono, constatò che i lavori si erano svolti con grande lentezza e disordine, che vi erano contrasti tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero Aeronautica, che, in sostanza, non si era fatto nulla di definitivo e che c'era stato sciupio di pubblico danaro ? Perché mai fu chiamato a quel posto ?

TESTE — Ho già detto di ritenermi un fedele servitore della mia Amministrazione; per cui quando il mio Ministro ritenne che le mie capacità tecniche ed amministrative potevano essere impiegate in altro settore, io, con sacrificio personale mio e della mia famiglia, mi sono inchinato riverente di fronte a questa decisione.

PRESIDENTE — Quali erano stati in passato e quali durante la sua gestione di sovraintendente, i rapporti tra Ministero dei lavori pubblici ed Aeronautica ? C'erano o no contrasti, ritardi dovuti a divergenza di valutazione, ecc. ?

TESTE — Posso risponderle con un rapporto riservato inviato dal colonnello Amici nel maggio 1958 (protocollo n. 4010) al suo capo ed al capo dell'ufficio speciale, generale di squadra Fernando Silvestri, rapporto che lascio agli atti della Commissione: « Ancora una volta, Eccellenza, mi sento obbligato a richiamare la sua attenzione sulla opportunità di definire con la maggiore possibile chiarezza i rapporti e le conseguenti responsabilità tra l'Amministrazione dei lavori pubblici e quella del Ministero della difesa-aeronautica. L'Amministrazione dei lavori pubblici, dallo stato di deficiente vigore lamentato lo scorso anno, è passata ad un lodevole dinamismo e anche se a volte espresso in forma non ortodossa (queste forme non ortodosse erano magari delle vere e proprie animate discussioni) può considerarsi favorevolmente in quanto permette di sperare nella realizzazione delle opere da tempo richieste per l'attivazione dell'aeroporto. Concluso ora il programma di progettazione generale e particolare delle opere, si determina una nuova situazione che l'ingegner Rinaldi, incaricato della sovraintendenza dei lavori, dichiara di essere risolta in quanto ormai ogni competenza deve intendersi passata al Ministero dei lavori pubblici senza necessità e possibilità di interferenze da parte dell'Aeronautica (a mio parere però questo è del tutto gratuito), mentre deve considerarsi molto delicata in quanto la collaborazione tra progettisti, esecutore e l'utente deve svolgersi con continuità in ogni lavoro ed in particolare in così caratteristico complesso di opere interdipendenti tra di loro di uso statale e privato, pubblico e speciale, suscettibile di adattarsi ad esigenze non facilmente prevedibili e comunque variabili in funzione di sviluppi tecnici, commerciali e politici. L'Amministrazione aeronautica rappresenta il progettista e l'utente, pertanto non può sottrarsi senza colpa e danno dall'intervenire anche nelle fasi più delicate della realizzazione. Occorre stabilire i limiti ed il modo quando, come nel caso particolare, sono due Amministrazioni delegate a funzioni che normalmente vengono attribuite ad una sola, sia pure a volte con vincoli di sorveglianza tecnica e controllo amministrativo da parte di un'altra. La sovrapposizione di competenze porta dunque un danno e determina sempre situazioni poco simpatiche. In particolare la impostazione data dall'ingegner Rinaldi ai rapporti con l'Amministrazione non può consentire neanche una proficua e onorevole collaborazione, del resto non desiderata e molto spesso apertamente respinta ».

PRESIDENTE — Come ha avuto questa lettera ?

TESTE — Me l'ha mandata, in copia, il colonnello Amici.

PRESIDENTE — Con che qualifica firmava l'Amici ?

TESTE — Tenente colonnello del Genio aeronautico, Amici.

PRESIDENTE — Non capo dell'ufficio, quindi. Era una lettera personale ?

TESTE — Io l'ho ricevuta in copia. Mi disse: « Guarda che ti ho scritto un bel rapportaccio ».

PRESIDENTE — Era su carta intestata ?

TESTE — Non lo so, bisognerebbe vedere l'originale. Dunque: « sempre manifestazione di tale indirizzo è quanto avvenuto il 20 maggio in occasione della discussione al Consiglio superiore di un progetto di sistemazione stradale per il quale la signoria vostra ha ritenuto di richiamare l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici su precedenti determinazioni e su alcuni elementi tecnico-economici. Ciò è stato giudicato addirittura offensivo mentre si è più volte espressa l'incompetenza delle persone e dell'Amministrazione in genere su questioni tecniche che non riferendosi ad aerei o ad aeronavigazione debbano ritenersi di preminente attribuzione del Ministero dei lavori pubblici. Personalmente ho cer-

cato, sia pure con disagio, di contenere la reazione invero sproporzionata e riferisco quanto sopra non per polemica ma perché ripetutamente sollecitato a riferire dallo stesso Rinaldi allo scopo di chiarire una volta per sempre il nuovo indirizzo che il Ministero dei lavori pubblici intende dare ai rapporti con l'Amministrazione aeronautica, rapporti che si sintetizzano nella esclusione di ogni interferenza della stessa in questioni di lavoro in genere e anche in progettazione che non si riferiscano a specifica materia di specializzazione aeronautica. Pur non sottovalutando le gravi incognite che possono sussistere in una tale impostazione mi pare questa sia ancora la soluzione migliore, quando non sia possibile una diversa disciplina sul piano amministrativo e sia destino vedere affidato un così grandioso lavoro a persone che peccano per difetto o per eccesso di vigore (io appartenevo a quelli che peccavano per eccesso di vigore). Diverso potrebbe essere lo sviluppo dei rapporti se l'Amministrazione dell'aeronautica potesse contrapporre ad una organizzazione così centralizzata e forte delle attribuzioni di legge una pari organizzazione direttamente responsabile dell'allestimento dell'aeroporto nei suoi vari settori con attribuzioni specifiche, chiare e complete. Allo stato delle cose il suo personale intervento potrà essere utile almeno per evitare il ripetersi di più gravi motivi di contrasto contenendo i rapporti di ufficio nella dovuta obiettività e senza personalismo. Confermo con la presente che nonostante la posizione assunta dal Rinaldi, il Consiglio superiore, venuto a conoscenza delle osservazioni mosse dalla signoria vostra, ha riaperto la discussione sul progetto di sistemazione stradale relativo al collegamento aeroporto via del Mare e, modificando il voto già espresso, ha respinto il progetto stesso invitando l'ufficio a ripresentarlo in accordo con l'Amministrazione aeronautica ».

PRESIDENTE — Ha risposto a questa lettera ?

TESTE — No perché non era diretta a me; io l'ho avuta da Amici così, bonariamente.

PRESIDENTE — Quando il Ministero dei lavori pubblici, dirigenza costruzione aeroporto di Fiumicino – divisione contratti – trasmise per via breve documenti relativi a proposte di lavori interessanti l'aeroporto stesso, regolarizzati con la firma del capo ufficio progettazione del Ministero della difesa-aeronautica, il tenente colonnello Amici fece un esposto al generali Silvestri mettendo in evidenza che tutto ciò non era possibile; il generale Silvestri fece proprie queste critiche e le comunicò al generale di squadra Abriata, direttore generale dell'aviazione civile. Lei sa se esistevano contrasti più che stridenti dato che molte cose avvenivano senza che il Ministero dei lavori pubblici ne fosse informato ? Può dirci se, fino al momento in cui ha assunto la carica, vi sia stato sciupio di pubblico danaro ?

TESTE — Dovrei essere un po' prolisso, perché bisogna essere giusti ed equanimi. Del resto, nella tecnica, siamo abituati a risalire dalle analisi alle sintesi. L'episodio di Fiumicino non è solo un episodio italiano. Queste cose, infatti, non sono successe solo da noi ma anche in altri Paesi. Sono nei fatti, nelle cose, nello sviluppo della tecnica aviatoria; sono soprattutto nella interferenza degli uomini addetti a una determinata branca dell'aviazione civile che ha dovuto subire progressi tecnici di notevolissimo impulso. Prima ho accennato allo sviluppo della tecnica aviatoria ricordando che siamo passati, dal 1938 al 1960, dalle 15 alle 85 tonnellate di trasporto; da un trasporto passeggeri di 20 a 180 persone; da una velocità di poche decine di chilometri – sì e no qualche centinaio – a velocità dell'ordine di mille chilometri: salti notevolissimi, quindi. Queste considerazioni sono striminzite al massimo, cioè sono portate sotto una formula matematica, esposte in parole ognuna delle quali ha un contenuto che può essere trascritto in grossi capitoli. I capitoli fondamentali sono quelli delle infrastrutture e delle superstrutture. La questione delle infrastrutture e superstrutture degli aeroporti investono problemi di sicurezza ed economici di difficoltà non solo per gli aeroporti nuovi, ma soprattutto per gli aeroporti in trasformazione.

Io che ho progettato il grande ospedale centralizzato di Bologna, posso affermare che la stessa situazione (per la lentezza dei finanziamenti e quindi dell'esecuzione) si è verificata anche qui, per cui, quando questi ospedali sono messi in servizio, praticamente sono già vecchi. Così è accaduto per gli aeroporti che, passando dal pistone ai turboelica, dai turboelica agli aviogetti, una volta terminati potevano considerarsi vecchi. È in questo tentativo di progresso e di evoluzione soltanto che si può parlare, secondo me, di sciupio di danaro. Un esempio importante lo abbiamo dall'aeroporto di Orly. Io che sono uno specialista in precompresso, quando sono andanto ad Orly per esaminare appunto una pista in precompresso devo confessare che sono rimasto profondamente deluso nel con-

statare che la pista era fessurata ed in alcuni punti addirittura rotta. Ciò stava a significare che la tecnica delle piste in precompresso non era riuscita ad eliminare (rispetto ai carichi che erano aumentati notevolmente e a determinate necessità degli aviogetti) certe deficienze del cemento armato e quindi anche delle costruzioni in bitume e pavimentazioni elastiche. Si è dovuto ammettere, facendo un passo indietro, che le strutture elastiche resistevano meglio delle pavimentazioni rigide ai turbogetti ed agli aviogetti. Comprenderete quindi che questa è una materia di studio e di controllo che richiede una grande preparazione.

PRESIDENTE — Sa che il generale Silvestri scrisse al Ministro rassegnando le proprie dimissioni ?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Sa le ragioni per le quali nella riunione del maggio 1960 presieduta da Caron (nella quale c'erano Fiore, Palmiotti e Attanasio) il Ministro dei lavori pubblici aveva comunicato che, per superiori disposizioni, l'ingegnere rappresentante il Ministero dei lavori pubblici non sarebbe intervenuto ? Sa a quale punto erano arrivati i contrasti tra i due Ministeri se vi fu una disposizione del genere ?

TESTE — Non lo so; per fortuna il 29 maggio 1960 non prestavo più servizio a Fiumicino.

PRESIDENTE — Sa lei che quando la sua carica era ricoperta dall'ingegner Romano, si era arrivati a rapporti così tesi tra i membri delle varie Commissioni che non vi è un solo rapporto, un solo verbale, che non sia seguito da numerose rettifiche ?

TESTE — Quando sono andato a Fiumicino ho trovato una situazione di favore avendo la fortuna di incontrare il generale Caron di cui ero stato capo di Gabinetto, il Direttore generale dell'Aviazione civile Abriata, gli ufficiali superiori Fiore, Albanese, tutte persone squisitissime.

PRESIDENTE — Non fu capo di Gabinetto dell'onorevole Romita ?

TESTE — Sì. Non ho avuto quindi che le solite normali frizioni (che paragono a quelle delle automobili per poter marciare) e non mi sono occupato del passato.

PRESIDENTE — Quando è andato a Fiumicino ha avuto modo di rendersi conto dei rapporti che intercorrevano fra il colonnello Amici e l'ingegner Romano ?

TESTE — Non ne so niente.

PRESIDENTE — Se l'ingegner Amici, dopo l'insediamento Togni-Rinaldi fa delle lettere di protesta, c'è da supporre che in precedenza non vi era motivo di protestare. Sa lei quali erano in passato le forme di collaborazione, i rapporti tra il suo predecessore e l'ingegnere Amici ?

TESTE — Ripeto che non ne so niente, anche perché erano cose che non mi interessavano.

PRESIDENTE — Vorrei sapere se sa che anche prima della sua nomina a sovraintendente si era fatto già ricorso alla trattativa privata.

TESTE — Certamente, perché mi risultava dagli atti in corso.

PRESIDENTE — Ella sa che durante il periodo della sua gestione e per il periodo precedente nessun lavoro regolare a Fiumicino è stato completato senza che ci sia stata necessità di una perizia variante e suppletiva, la quale spesso ha portato a raddoppiare la spesa originariamente prevista ? Sa che nessun lavoro è stato dato nella sua interezza, ma che si è proceduto quasi sempre con stralci; che talune volte le varianti sono avvenute pochi giorno dopo l'appalto ?

TESTE — Questo accade nella nostra prassi, nel nostro *iter* amministrativo. Comunque, la risposta per il caso specifico è nel diagramma che le ho mostrato. Praticamente, l'impostazione di quel lavoro, per il continuo evolversi della tecnica aeronautica, era tale che non si poteva fare diversamente.

PRESIDENTE — Ho sentito parlare più delle volte di fatti nuovi, e ce ne rendiamo conto; però uscendo dal generale e andando alle cose concrete, quali sono stati questi fatti imponenti di tecnica che sono intervenuti dal 1958 al 1960 ?

TESTE — Prendiamo l'esempio dell'aerostazione.

Il concetto fondamentale dell'aerostazione è completamente cambiato in due anni: dall'aereo usato come mezzo di *élite* siamo passati all'aereo come trasporto di massa, quindi l'aerostazione passa da una funzione di rappresentanza ad una funzione di accoglimento di masse, come una stazione ferroviaria; quindi tutta l'impostazione di un progetto per un'aerostazione deve essere cambiata. Inoltre, nel nostro caso si è dovuto tener conto delle richieste di ben 25 compagnie internazionali, le quali hanno un ingente patrimonio di interessi investiti in un'aerostazione. Qui ci sono le richieste delle compagnie, che sono state fatte al Ministero dei lavori pubblici, in una famosa riunione che ella conosce: sono tutte richieste nuove, venute di giorno in giorno, esattamente tra il 1958 e il 1960.

PRESIDENTE — Sa chi ha preparato le motivazioni dei disegni di legge che sono stati presentati al Parlamento per i finanziamenti dell'aeroporto di Fiumicino?

TESTE — Il Direttore generale e qualche volta anche con il mio accordo. Scrissi anche, poco prima di andar via (il 10 gennaio 1960) un promemoria urgente al mio Ministro, proprio in relazione alla necessità di un finanziamento per la seconda fase di allestimento dell'aeroporto di Fiumicino.

PRESIDENTE — Risultano agli atti varie relazioni di Direttori generali ai loro Ministri e lettere del Ministro dei lavori pubblici al Tesoro per ottenere le concessioni di finanziamenti.

Risulta, inoltre, che talvolta si sono dati lavori per i quali era stato già chiesto precedentemente il finanziamento. Quando poi ci si rivolge al Parlamento si afferma sempre che si è sul punto di finire.

TESTE — Nel mio promemoria al Ministro del 10 gennaio 1960 scrivevo: « la richiesta dei nuovi lavori soprariportata si è delineata e precisata nel corso della fase progettuale ed esecutiva su richiesta dell'aviazione civile, della dogana, del comune, delle compagnie in condizioni particolari di sito e di aggiornamento. Nel complesso con il finanziamento ci furono 26 miliardi e 597 milioni per la prima fase e il finanziamento che si richiede per la seconda fase di allestimento di 12 miliardi, l'aeroporto sarà completato per un costo totale di 38 miliardi 597 milioni. Tale cifra rappresenta il 38 per cento dell'importo speso per gli aeroporti intercontinentali europei di Orly, Londra, Francoforte, Bruxelles, i quali hanno richiesto uno sforzo economico mai inferiore ai 100 miliardi di lire. È bene fin d'ora segnalare che la seconda fase (il Ministro sapeva che dopo questa seconda fase di 12 miliardi ne doveva venire una terza) di allestimento seguirà certamente una terza fase che può essere denominata di ampliamento per la costruzione di una terza pista, terza idrovora della aerostazione, linee nazionali, completamento piazzali, ecc.

Considerato che un moderno aeroporto è un organismo industriale il quale va messo in gestione produttiva in diverse fasi e non tutte insieme (ecco un punto fondamentale) i programmi sopraesposti trovano ampia giustificazione e conforto di impostazione ecomica ».

PRESIDENTE — Sa dirci, ingegnere, quanto è costato sino ad oggi l'aeroporto di Fiumicino?

TESTE — Su questo punto, eccellenza, penso che potrà risponderle con più precisione l'ispettore Faggioni avendo lui tutti i consuntivi.

PRESIDENTE — Per qual motivo, nel maggio 1947, fu trasferito da Rimini a Bologna?

TESTE — Sono stato trasferito alla Direzione della sezione autonoma dei danni di guerra di Bologna, credo, per merito; era infatti quest'ultimo un posto importante.

PRESIDENTE — Mi sembra che nel periodo in cui ella ha avuto la sovraintendenza dei lavori di Fiumicino siano state allontanate molte imprese. Desidererei sapere se questo risponde a verità e quali ne sarebbero state, eventualmente, le ragioni.

TESTE — Io non ho allontanato nessuno per la semplice ragione che alle licitazioni private provvedeva l'ufficio contratti del Ministero. Non sapevo, quindi, neanche quali ditte venivano invitate. L'elenco poi delle gare ufficiose lo preparava l'ingegnere capo, e so che era un elenco numeroso.

PRESIDENTE — Nel periodo della sua sovraintendenza furono affidati alla società Asfalti Sintex di Bologna lavori di riparazione (pista n. 1) per 177 milioni e 200 mila lire.

TESTE — Sì, in gara regolare.

PRESIDENTE — Risulterebbe dagli atti che una ditta si era offerta di eseguire gratis i lavori di riparazione. Come mai non si trova traccia di questa offerta quando si fa l'asta?

TESTE — Quando assunsi l'incarico, ebbi cura di fare dei verbali di visita. Il verbale n. 2 è per esempio relativo alla « constatazione della pista n. 1 »; furono annotati inoltre gli ammaloramenti, furono fatti dei film di quella pista, la quale era costituita da una parte rigida e d'una elastica con ammaloramenti su ambedue le parti.

PRESIDENTE — La pista n. 1 l'aveva costruita la ditta Farsura o la ditta Manfredi?

TESTE — La Manfredi. Insieme all'aeronautica con la quale avemmo anche una vivace discussione facemmo una perizia per stabilire lavori di riparazione che bisognava fare e l'11 ottobre 1958 compilammo in proposito anche un rapporto alla Direzione generale.

PRESIDENTE. Io vorrei sapere se, per avventura, nell'indicazione dei materiali che si dovevano impiegare per eliminare gli ammaloramenti non ci fossero degli elementi tali, per cui, nonostante la gara, la scelta dovesse cadere su una determinata ditta.

TESTE — Prima di tutto non potevamo servirci della stessa ditta; abbiamo dovuto scegliere fra le ditte specializzate, e ce n'erano

solo due in Italia: la Sama e la Sintex, quest'ultima con un brevetto particolare.

PRESIDENTE — Era una licitazione privata a due?

TESTE — Era appunto quella forma di gara esplorativa di cui le ho parlato.

PRESIDENTE — Sembra che, in fondo, non c'era niente da esplorare perché avevate indicato il materiale di cui era depositaria esclusivamente la Sintex...

TESTE — No, erano due: una con l'asfalto naturale e una con l'asfalto sintetico. Quindi in effetti su questa differenza si fondava tutta la riuscita. Noi abbiamo fatto tutte le prove, tutte le campionature; quando ci siamo resi conto delle due differenze anche economiche, abbiamo fatto le perizie; le abbiamo mostrate agli ufficiali dell'aeronautica i quali hanno detto che andavano bene.

PRESIDENTE — Il lavoro è andato bene?

TESTE — Perfetto!

PRESIDENTE — Non le risulta che la ditta Mnfredi si era offerta di fare gratis questi lavori?

TESTE — Una volta l'ha detto, ma quando? Prima di tutto, quando i lavori erano iniziati, e risulta dagli atti; in secondo luogo l'ha detto quando ha richiesto il prolungamento della pista a trattativa privata.

Io avevo dato in un certo senso parere favorevole e il Consiglio superiore bocciò la trattativa privata.

PRESIDENTE — Per il prolungamento della pista si è scelto il sistema di pavimentazione che si chiama asfalto granulare sintetico?

TESTE — Il sistema è libero. Noi possiamo solo imporre il tipo, per cui tutte le imprese possono concorrere presentando tipi similari. E difatti l'impresa vincitrice aveva concorso in gara regolare, con ribasso non ricordo di quanto.

PRESIDENTE — Io non contesto che ci sia stata la licitazione privata, però sembra che nella gara sia stato indicato un determinato materiale di cui ha il brevetto una certa società privata.

TESTE — Il materiale è un anticherosene.

PRESIDENTE — Mi vuol dire come sono avvenuti i lavori di pavimentazione dei grandi piazzali che costituiscono la parte centrale? Si è appaltata la gara?

TESTE — La situazione era chiarissima. Il lavoro era complesso e frastagliato, perché si trattava di piccoli angoli di pavimentazione. Il nostro scopo era di affidare il lavoro alla impresa Provera & Carrassi, che aveva già un grande cantiere all'aerostazione e tutti i materiali proprio sulle aree che dovevano essere pavimentate. Ma la Provera e Carrassi ha risposto che la nostra offerta non era conveniente.

PRESIDENTE — Ella afferma che il sistema ha fruttato un risparmio. Risulterebbe invece che se i lavori fossero stati dati al prezzo originario più 500 lire al metro quadrato, per le difficoltà esistenti, nella realtà si sarebbero spesi 185 milioni, anziché 830. Sembrerebbe inoltre che il contratto fatto con la C.I.S.A. modificò tutto il sistema per cui si dimenticò di considerare alcune voci che erano comprese nel prezzo unitario.

TESTE — Questa è pura fantasia di qualche concorrente; infatti non trovammo nessuno disposto a prendere quei lavori.

Io sottoscrivo in pieno quanto è detto nel rapporto Andreucci in risposta a queste osservazioni sui lavori di completamento dei piazzali di sosta degli aerei e di pavimentazione dei varchi predisposti per le condotte di carburante.

PRESIDENTE — La stessa C.I.S.A., oltre ai lavori di filettatura ha eseguito, sembra a trattativa privata, la costruzione delle strisce dei piazzali di sosta.

TESTE — Non durante la mia gestione!

PRESIDENTE — Si è partiti da una trattativa privata di 180 milioni e si è arrivati poi a 430 milioni. Sembra che ciò sia avvenuto nel periodo in cui sono stati eseguiti i lavori di pavimentazione generale.

TESTE — Si tratta delle strisce adiacenti, ma questo è un lavoro eseguito posteriormente, su richiesta del colonnello Gui della Aeronautica, quando io ero già andato via. D'altra parte si possono controllare i rapporti percentuali: ci sarà stato ben un motivo. Ma è sicuro, eccellenza, che si è ricorsi alla trattativa privata?

PRESIDENTE — A noi risulta così.

TESTE — Io non ho che da rimettermi completamente alla relazione vistata dal mio ingegnere capo e a quanto detto dal Consiglio superiore.

Il Presidente

F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto

F.to: Ing. GIUSEPPE RINALDI

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE DOMENICO ROMANO

La Commissione, riunita in seduta il 17 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Domenico Romano.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Lei è ancora in servizio?

TESTE — Sono in pensione da qualche mese.

PRESIDENTE — In quale periodo ella fu alla direzione dell'ufficio aeroporto intercontinentale di Roma?

TESTE — Dal 1951 al 1956, anno in cui fui nominato sovraintendente ai lavori. In tale carica rimasi fino al 1958; a me subentrò l'ingegnere Rinaldi.

PRESIDENTE — È sempre esistita la Sovraintendenza ai lavori?

TESTE — No, fu istituita quando io fui nominato sovraintendente.

PRESIDENTE — Dopo che ha lasciato questa ultima carica ha continuato ad occuparsi dell'aeroporto di Fiumicino?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Ci vuol dire cosa avvenne nel periodo in cui si occupò delle vicende di Fiumicino, ed esattamente dal 1951 al 1958?

TESTE — Quando, in seguito alla morte dell'ingegnere Lafragòla, fui chiamato a dirigere i lavori dell'aeroporto di Fiumicino, la Commissione aveva già dato il suo parere sulla scelta dell'area.

PRESIDENTE — Quale Commissione?

TESTE — La Commissione Matricardi. L'aeronautica aveva fatto un progetto di aeroporto comprendente sei piste disposte a stella per la componente del vento che non doveva superare i 24 chilometri l'ora. Poiché nel frattempo attraverso una legge furono stanziati 4 miliardi e 600 milioni col sistema dei pagamenti differiti, si fece uno stralcio del progetto generale dell'aeronautica comprendente la costruzione della pista numero 5, e furono affidati i lavori (col citato sistema di pagamento) all'impresa Manfredi che subito l'iniziò. Quando poco dopo, a seguito della morte del mio predecessore subentrai io (si erano fatti lavori per 200 milioni di lire su un miliardo e 600 milioni), l'aeronautica cambiò il progetto con un altro che venne approvato anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, essendo nel frattempo entrati in servizio degli aerei più potenti capaci di resistere ad una spinta del vento doppia della precedente (48 chilometri all'ora anziche 24) cosicché non vi fu più bisogno di disporre le piste a stella, in quanto bastavano solo due componenti. Senonché quando la ditta Manfredi seppe che il lavoro da fare era tutto cambiato incominciò a protestare vivacemente e dopo lunghe trattative presso il nostro direttore generale Colucci si venne ad una transazione; praticamente si sciolse il contratto con la ditta e si decise di rilevare tutto il materiale utile che questa aveva, i lavori già fatti, considerando nel computo anche l'ammortizzamento dei macchinari.

PRESIDENTE — Questo è già noto alla Commissione. Desideriamo sapere invece se ella ha avuto qualche parte nella scelta del suolo.

TESTE — No.

PRESIDENTE — Poiché ella si è occupato di queste vicende fino al 1958, può dirci se la zona di Fiumicino ha comportato — per rendere il terreno idoneo allo scopo — interventi di carattere tecnico (opere idrauliche, fondazioni ecc.) che hanno determinato, comparativamente ad altre zone, spese notevoli?

TESTE — È vero che per rendere idoneo il terreno di Fiumicino ad installarvi l'aeroporto è stata necessaria una spesa notevole, ma qualsiasi tipo di terreno avrebbe richiesto, magari in misura minore, una certa spesa perché la portanza delle piste di 45 tonnellate per ogni ruota di aereo è tale che nessun terreno sarebbe risultato adatto ed avrebbe pertanto richiesto un'opera di consolidamento. Comunque, a Fiumicino, la spesa fu particolarmente onerosa.

PRESIDENTE — Unicamente sotto l'aspetto della resistenza del terreno al peso, o anche, ad esempio, per esigenze idrauliche? Mi sembra che furono messe delle idrovore.

TESTE — Esatto, ma le idrovore dovevano essere messe in ogni caso perché la superficie pavimentata è talmente grande che con le forti precipitazioni, il terreno veniva pratica-

mente ad essere sommerso. A Fiumicino occorsero, è vero, opere più grandi di quelle che sarebbero state necessarie su altri terreni, ma ritengo che bisognava sempre farle.

PRESIDENTE — Circa la rescissione del contratto con la ditta Manfredi per la costruzione della pista numero 5, diventata poi la numero 2, intervenne lei in una riunione, promossa dal generale Pezzi, fatta presso il Ministero dell'aeronautica ?

TESTE — Queste riunioni si facevano al Ministero dei lavori pubblici nella stanza del direttore generale Colucci; non mi sembra di aver partecipato a quella presso il generale Pezzi.

PRESIDENTE — Risolto consensualmente il contratto con la ditta Manfredi fu indetta una gara per la prosecuzione delle opere che fu vinta dalla società Cos-Fond. Sapeva lei che dietro la Cos-Fond si celava la stessa ditta Manfredi ?

TESTE — A me risulta, almeno in un primo momento, che dietro la Cos-Fond vi era l'ingegnere Sacchi il quale aveva fatto già molti lavori; soltanto dopo si cominciò a dire che la ditta Manfredi voleva rilevare la società (come infatti avvenne).

PRESIDENTE — Da che cosa le risulta questo ?

TESTE — Non da documenti, ma da quel che sentivo e vedevo. Prima si parlava di Sacchi e poi di Manfredi.

PRESIDENTE — A che distanza di tempo ?

TESTE — Sacchi aveva fatto i tre quarti dei lavori, poi subentrò Manfredi che comprò il tutto.

PRESIDENTE — Ebbe modo di occuparsi della indennità di espropriazione del terreno ?

TESTE — Io mi interessavo della parte tecnica perché a quella amministrativa provvedeva la IX divisione del Ministero. Tuttavia, come direttore dei lavori, mi interessavo anche del settore amministrativo. So, ad esempio, che in un primo momento si rivolsero, per una perizia, all'ispettorato agrario compartimentale, poi al Demanio aeronautico ed infine all'ufficio tecnico erariale.

PRESIDENTE — Il ministro Aldisio fece con la ditta Torlonia, proprietaria del suolo che si doveva espropriare, una convenzione forfettaria al prezzo unitario di lire 45 al metro quadro, Ad un certo momento, il direttore generale Colucci che è morto...

TESTE — Ma Colucci è vivo; La Farina è morto.

PRESIDENTE — Controlleremo questo particolare. Dicevo che in un secondo momento, succeduto, sia pure per breve tempo, l'onorevole Merlin all'onorevole Aldisio, si venne alla rescissione di questo contratto forfettario in quanto, essendosi cambiato il progetto (subentrò il progetto del colonnello Amici) si disse che le varianti erano tali da dover utilizzare terreni diversi da quelli previsti dalla convenzione Aldisio.

Sa nulla di tutto questo ? Può dirci se veramente il nuovo progetto richiedeva zone diverse da quelle prese in considerazione prima ?

TESTE — Il progetto iniziale prevedeva 6 piste; poi si passò ad un altro con 2 piste soltanto.

PRESIDENTE — Che si sia passati dalle 6 alle 2 piste è noto alla Commissione. Io desideravo sapere se in fatto, a lavori conclusi, furono abbandonate delle terre e prese altre; se cioè le ragioni addotte per la rescissione del contratto si rivelarono fondate o meno.

TESTE — La superficie totale era di 4 chilometri per 4, sia prima che dopo. Tuttavia, in vista appunto di eventuali cambiamenti, non si era propensi a pagare dei terreni che forse non sarebbero più serviti.

PRESIDENTE — Prescindendo dal fatto che non si doveva espropriare necessariamente subito tutto il terreno (con la Torlonia ci si era impegnati ad espropriare in qualunque momento e sempre al prezzo unitario di 45 lire al metro quadro), io le ho chiesto se risultò necessario abbandonare alcune delle terre previste nella convenzione Aldisio.

TESTE — So che non fu espropriato tutto, ma non potrei precisare in che misura; è evidente che se si è trattato dell'uno per cento la cosa è trascurabile, se invece è del novanta per cento, è diversa !

PRESIDENTE — Può dirci se il motivo addotto era valido oppure no ?

TESTE — So che vi erano due convenzioni che stabilivano la misura del terreno da espropriare. Comunque su questo punto potrebbe esserle più preciso il funzionario addetto alle espropriazioni ed esattamente il dottor Biagio Galliani.

PRESIDENTE — Ma può dirci, da elementi precisi, se alcuni terreni furono scartati ed altri no ?

TESTE — Elementi precisi non ne ho, ma la mia impressione era che date le due convenzioni, si decideva di espropriare man mano che se ne presentava la necessità.

PRESIDENTE — I terreni della seconda convenzione sembra che non coincidano con quelli della prima.

TESTE — Le prime due furono rescisse e se ne fecero delle altre.

PRESIDENTE — Quali erano — in quel periodo — i rapporti esistenti tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dell'aeronautica ?

TESTE — Per legge, (esattamente per la legge dei pagamenti differiti) i lavori si facevano in condominio: l'aeronautica si interessava del progetto ed il Ministero dei lavori pubblici delle costruzioni.

PRESIDENTE — È sicuro che nel 1949 la legge stabilisse questo ?

TESTE — Io ricordo così, comunque quando in un secondo momento, alla direzione generale del Demanio subentrò « l'ufficio speciale per la progettazione dell'aeroporto di Fiumicino » si determinò un po' di attrito, che io (abituato alla lotta in tutta la mia vita) cercai di lubrificare...

PRESIDENTE — Quali furono i suoi rapporti col il colonnello Amici ? Che parte ebbe lo Amici in questa vicenda ?

TESTE — Nella progettazione potrei dire la *magna pars*.

PRESIDENTE — In che senso ?

TESTE — Nel senso che quel che faceva lui era ben fatto in quanto nessuno (al di fuori del generale Silvestri che oltretutto era un pilota) era al di sopra di lui. Si appassionò tanto a questo progetto che cercando la perfezione finì poi col modificare il progetto stesso. Era tale la passione che lo animava che considerava quest'opera come un suo parto.

PRESIDENTE — Sa se l'Amici espresse mai, sia pure un parere soltanto, sulla capacità di qualche ditta in particolare a fare determinati lavori ?

TESTE — Alle gare, in linea di massima provvedeva il Ministero dei lavori pubblici; solo per lavori speciali (ad esempio per gli impianti luminosi) qualche volta ci facevamo dare delle indicazioni da lui.

PRESIDENTE — Lei è andato a riposo nel 1958 ?

TESTE — No; sono andato a riposo pochi mesi fa.

PRESIDENTE — Ella fu sostituito dal suo collega di grado ingegnere Rinaldi al quale, come sa, furono concessi dei poteri...

TESTE — Dittatoriali.

PRESIDENTE — Perché dittatoriali ?

TESTE — Volevo dire che forse mi sostituirono pensando che se fossi rimasto lì si sarebbero determinate delle lungaggini, perché non ero contrario, in caso di necessità, ad aderire alle modifiche proposte dall'Amici, Desideravano invece una persona che avesse saputo imporsi per non cambiare il progetto...

PRESIDENTE — Se ne cambiarono tanti di progetti...

TESTE — Probabilmente pensarono che ero un po' arrendevole e così mi cambiarono. Infatti io non ero dell'opinione di fare un aeroporto antiquato solo perché il progetto non si poteva cambiare.

PRESIDENTE — Quali erano esattamente i poteri attribuiti all'ingegnere Rinaldi ? C'era un documento, una lettera del Ministero che li definiva ?

TESTE — Non erano ben definiti, potrei dire che non era una cosa ufficiale.

PRESIDENTE — Cosa faceva, in pratica, l'ingegnere Rinaldi ?

TESTE — Aveva avuto la facoltà di fare tutto lui, di sua iniziativa (in pratica, però, per la parte amministrativa e per le espropriazioni dovette ricorrere alla direzione generale della viabilità e delle Nuove costruzioni ferroviarie). Pur mancando un documento ufficiale in pratica l'ingegnere Rinaldi era autonomo, poteva fare ciò che voleva rispondendo del suo operato soltanto al Ministro. Per la parte amministrativa però si dovette appoggiare ugualmente alla direzione generale delle costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE — Aveva autorità anche per le gare, le trattative private, gli appalti concorso ?

TESTE — Teoricamente dovrei dire di no, ma in pratica sì. Sapendo che il Ministro gli aveva dato pieni poteri, faceva di sua testa come riteneva più giusto ed opportuno, sempre però sotto l'usbergo del Consiglio superiore.

PRESIDENTE — Quando è andato via ?

TESTE — Nel gennaio-febbraio del 1958.

PRESIDENTE — Ha avuto modo di occuparsi dei fabbricati per le stazioni radiotrasmittenti e radioriceventi ?

TESTE — No, questa parte dei lavori è stata eseguita dopo.

PRESIDENTE — Quali lavori furono eseguiti durante la sua gestione ?

TESTE — Fu fatta la pista di volo numero uno e la relativa pista di rullaggio; i primi impianti idrovori, gli impianti di Focene e del Lago di Traiano (fatti, per la parte edilizia, dalla Provera & Carrassi) il piazzale per gli aerei (dalla Cos-Fond, in pratica dalla Manfredi, almeno così si diceva).

PRESIDENTE — Come mai si affidarono a licitazione privata questi lavori, alla Cos-Fond,

quando si sapeva che dietro di essa vi era la stessa Manfredi che, data la precedente sua inadempienza in sede di costruzione della pista numero 5, non poteva essere invitata? Questa ditta dava gli affidamenti necessari?

TESTE — Finanziariamente era una ditta forte.

PRESIDENTE — Come mai non si pensò di ricorrere all'articolo 3 della legge di contabilità il cui secondo comma esclude la possibilità di contratti con le persone o le ditte che nell'eseguire altri lavori si siano rese colpevoli di negligenze o malafede?

TESTE — Non potevamo invocare questo articolo perché, almeno ufficialmente, la ditta aveva invocato la scusa del mutamento del progetto.

PRESIDENTE — Nella seduta del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 2 febbraio 1952 in cui si discusse se rescindere o meno il contratto con la Manfredi i suoi colleghi usarono delle espressioni molto dure nei confronti della stessa.

TESTE — E infatti la ditta Manfredi fu in un certo modo messa in quarantena, perché non fu più invitata; spuntò fuori di nuovo perché rilevò la Cos-Fond.

PRESIDENTE — Ella ha detto che le opere di consolidamento del terreno di Fiumicino furono onerose ma avrebbero dovuto farsi ugualmente anche se si fosse scelto un altro terreno: a suo parere, nei dintorni di Roma si poteva scegliere altro terreno che non fosse Fiumicino e che avesse richiesto una minore spesa per le opere di consolidamento?

TESTE — Forse lo si sarebbe potuto trovare cercando in tutto il Lazio. Non credo che lo si sarebbe potuto trovare nei dintorni di Roma, ma non lo escludo.

PRESIDENTE — Ella è a conoscenza che nella convenzione stipulata dal ministro Aldisio era specificato che la famiglia Torlonia si impegnava a cedere qualsiasi altro terreno della zona sempre al prezzo di 45 lire al metro quadrato?

TESTE — Non lo so. Bisogna chiederlo al capo della IX sezione.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui ella ha ricoperto le cariche di direttore dei lavori e di sovraintendente, i lavori sono stati dati tutti a licitazione privata o ne sono stati dati anche a trattativa privata?

TESTE — Sono stati dati tutti a licitazione privata.

PRESIDENTE — Come spiega che i lavori eseguiti nel periodo della sua gestione hanno richiesto sempre perizie suppletive o varianti, il cui costo a volte ha uguagliato o superato quello previsto nel progetto iniziale?

TESTE — Purtroppo questa piaga esiste in quasi tutti i lavori. Quando si fa un progetto, non si può prevedere tutto; a mano a mano che esso viene sviluppato emergono ulteriori piccole necessità.

PRESIDENTE — Ma qui siamo di fronte a casi il cui ammontare è stato raddoppiato! Per esempio, quanto si è speso in più con la Provera & Carrassi rispetto al primo progetto?

TESTE — Furono necessarie perizie suppletive dovute alle fondazioni ed anche un po' alla parte in elevazione.

PRESIDENTE — Ma non si tratta soltanto di un poco!

TESTE — Ho detto che per la elevazione c'è stata un po' di variazione, ma contenuta in limiti modesti.

PRESIDENTE — Ella ha detto che quasi sempre si deve lamentare la cattiva piaga delle perizie suppletive e delle varianti. Ma quale è l'entità degli aumenti che comportano le perizie suppletive e le varianti? Si può, di regola, arrivare ad opere addirittura maggiori di quelle inizialmente appaltate?

TESTE — Di regola, no. Spesso però si è verificato anche qualche caso del genere. Di norma, si hanno aumenti fino al 25-30 per cento e qualche volta fino al 50 per cento. Però si è dato anche qualche caso di aumento fino al 100 per cento.

PRESIDENTE — Ci vuol dire come è sorto il contrasto con la ditta Manfredi, in seguito al quale è intervenuto un lodo arbitrale?

TESTE — Alla ditta Manfredi fu dato un primo appalto per la pista di volo che nel vecchio progetto era indicata col numero 5. Poi il contratto fu rescisso e ne fu approvato uno nuovo con due sole piste anziché 6. Fu appaltata la pista numero 1 e vinse la ditta Cos-Fond, il cui proprietario era ancora l'ingegnere Sacchi.

PRESIDENTE — Ma il lodo arbitrale con la ditta Manfredi per quale lavoro è avvenuto?

TESTE — Per il manto della pista numero 1.

PRESIDENTE — Quali altri lavori per piste ha avuto la ditta Manfredi?

TESTE — Nessun altro lavoro per piste.

PRESIDENTE — Sa spiegarci con quale criterio si è dato all'impresa Farsura soltanto il lavoro del sottofondo riservandosi di affidare ad altri la parte superficiale? In un primo momento lei ha detto che si è fatto così per vedere se l'impresa lavorava bene. Ma ritengo che quando si invita un'impresa per affidarle un lavoro, anche se non è iscritta all'albo

dei costruttori (allora non esisteva) deve poter almeno esibire delle referenze, dimostrare in qualche modo di non essere litigiosa.

TESTE — Se questo fosse vero non vi sarebbero controversie.

PRESIDENTE — Ma lei si rende conto che affidando questi lavori in via bonaria, a trattativa privata, senza un vero e proprio appalto, (quando cioè l'impresa è tesa verso il maggior ribasso per la concorrenza delle altre ditte) l'amministrazione statale perde un bel vantaggio ?

TESTE — Se avesse chiesto un prezzo strozzinesco, è chiaro che non l'avremmo accettato.

PRESIDENTE — Con questo criterio allora si potrebbe far tutto a trattativa privata.

TESTE — Ma un criterio, buono o cattivo che fosse, ci ha guidati; lo abbiamo fatto a ragion veduta. L'ho già detto. Se la ditta non avesse eseguito bene i primi lavori, non le avremmo dato quelli successivi. Poiché la condizione negativa non si è verificata, essendo stati eseguiti bene i lavori, le abbiamo dato anche i secondi lavori.

PRESIDENTE — Conosce la ditta Fusari ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — E la ditta Travaglini ?

TESTE — Neanche.

PRESIDENTE — Sa se il colonnello Amici aveva delle imprese private di costruzione ?

TESTE — Non mi risulta.

PRESIDENTE — Desidero sottoporle una lettera del Ministero dell'aeronautica diretta al ministro dei lavori pubblici in data 3 febbraio 1953 sulla quale vi sono delle annotazioni di cui non siamo riusciti a stabilire l'appartenenza. Può essere tanto cortese da cercare di decifrarle ?

TESTE — Senz'altro. Certamente questa è la firma del capo dell'VIII Divisione amministrativa Lopardo Lupi, ora a riposo. Questa sigla ritengo sia di Colucci e quest'altro nome forse è quello di De Martino.

PRESIDENTE — Ricorda di aver letto questa lettera ?

TESTE — No; ad ogni modo conosco la firma di Lupi perché l'ho vista molte volte.

PRESIDENTE — Chi era il direttore generale ?

TESTE — O Colucci o Andreucci.

PRESIDENTE — Sa dirci quale è esattamente la differenza tra variante e perizia suppletiva ?

TESTE — In pratica è la stessa cosa. Se si stabilisce di fare un metro di fondazioni e ad un certo momento occorre farne un metro e mezzo, subentra la variante.

PRESIDENTE — Ma per questo non si ricorre ad un nuovo progetto e quindi al Ministero aeronautica.

TESTE — In questo caso non si andava all'aeronautica, ma direttamente al Consiglio superiore. Varia l'esecuzione, non il progetto.

PRESIDENTE — Quando ella ha saputo delle varianti che proponeva il Ministero aeronautica, ha avuto l'impressione che si trattasse di varianti determinatesi veramente dall'andamento de lavori o di varianti che, per così dire, erano state tenute nel cassetto e che venivano fuori in un secondo momento ?

TESTE — Ho avuto l'impressione che fossero varianti dovute al necessario perfezionamento dell'opera.

PRESIDENTE — Le ha esaminate o ha avuto soltanto l'impressione ?

TESTE — Le ho esaminate e mi sembravano necessarie al perfezionamento dell'opera.

PRESIDENTE — La variante, secondo me, si giustifica se sopravvengono cose normalmente non prevedibili. Dire: « facciamo per il momento questo e per il resto poi si vedrà », non è un buon modo di procedere. Secondo la prassi, a base della variante suppletiva, ci deve essere o no un fatto sopravvenuto di perfezionamento ?

TESTE — Teoricamente sì, però bisogna tener conto che nel caso specifico si trattava di un aeroporto, di un progetto nuovo in Italia per cui non si poteva pretendere di farlo in maniera perfetta fin dal primo momento.

PRESIDENTE — Può dirci se i progetti provenienti dall'Aeronautica, oltre ai particolari tecnici, contemplavano anche le spese del relativo progetto ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Lei ha detto di non conoscere la ditta Fusari; sa, pur non conoscendola, se è stata fornitrice di qualche ditta che ha lavorato nell'aeroporto ?

TESTE — Non l'ho sentita mai nominare né prima né dopo essere stato a Fiumicino.

PRESIDENTE — Sa quali erano le ditte fornitrici della Farsura ?

TESTE — So che per il pietrisco aveva una cava al passaggio a livello di Ponte Galeria.

PRESIDENTE — Quando è stato sostituito nella direzione dei lavori dall'ing. Rinaldi, il ministro l'ha chiamata per esporgli le ragioni della sostituzione ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Le ha scritto una lettera ?

TESTE — Neanche.

PRESIDENTE — Allora come l'ha saputo ?

TESTE — Dalle chiacchiere di corridoio; si diceva appunto che sarebbe venuto l'ingegner Rinaldi.

PRESIDENTE — Questa è una prassi normale o eccezionale ?

TESTE — Eccezionale.

PRESIDENTE — Nei documenti si firmava con la qualifica di sovraintendente ?

TESTE — Mi firmavo « Ispettore generale ».

PRESIDENTE — C'è stato un lodo arbitrale con la Manfredi: per quale lavoro è avvenuto ?

TESTE — Per il manto della pista numero 1, fatto dalla Cos-Fond.

PRESIDENTE — Dato che era sorta questa vertenza con la Cos-Fond (Manfredi) per la copertura del manto, come va che successivamente è stata inserita tra le ditte capaci ed idonee la ditta Manfredi per altri lavori ?

TESTE — Perché la vertenza avvenne mentre già aveva vinto la gara per i piazzali e stava facendo i lavori.

PRESIDENTE — All'epoca in cui ella era alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici, quali funzionari avevano la facoltà di firmare per il ministro ?

TESTE — I direttori generali.

PRESIDENTE — C'è personale subordinato al direttore generale che possa firmare per il ministro ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Anche al Ministero dell'aeronautica vigeva la stessa prassi ?

TESTE — Non so.

PRESIDENTE — Conosce il generale Matricardi ?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ha avuto conoscenza di un memoriale compilato dal generale Matricardi in cui era contenuta la denuncia di una serie di inconvenienti e di pretese irregolarità, ed eventualmente è stato mai richiesto di notizie o di chiarimenti in ordine ai fatti denunciati ?

TESTE — No. Ricordo soltanto che in principio il generale Matricardi sollevò obiezioni sul nuovo progetto, perché gli aerei sorvolavano la città di Ostia e disturbavano gli abitanti, sicché noi facemmo ruotare di 4 gradi la pista.

PRESIDENTE — Ma non sa nulla del memoriale inviato al ministro Pacciardi ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Ha mai visto questo documento, che è appunto una copia del memoriale in questione ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Risponde a verità che i progetti esecutivi che mandava il Ministero dell'aeronautica erano sistematicamente revisionati e manipolati dal Ministero dei lavori pubblici ?

TESTE — Noi modificavamo i progetti che venivano dall'aeronautica per renderli conformi alla prassi e tali che potessero andare all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Le modifiche riguardavano la forma, nel senso che, per esempio, i disegni venivano sviluppati nei dettagli, ma non cambiavano certo l'impostazione, perché la legge non ce lo consentiva.

PRESIDENTE — Chi stabiliva i prezzi ?

TESTE — I prezzi li fissava l'aeronautica e noi li riguardavamo in base alle norme che dovevamo rispettare; però rimanevano sempre nello stesso ordine di grandezza.

PRESIDENTE — Risponde al vero che quasi sistematicamente non si faceva tutto l'insieme dei lavori risultanti dai progetti ma si procedeva sempre a stralci ?

TESTE — Si procedeva di regola a stralci, ma non a stralci sbocconcellati. Uno stralcio di 3 miliardi e mezzo non è certo uno stralcio sbocconcellato. I lavori avvenivano in relazione ai tempi di esecuzione, alla copertura e per renderci conto della rispondenza della ditta. È una prassi, del resto.

PRESIDENTE — Risponde a verità che il fenomeno delle perizie suppletive e delle varianti in corso d'opera possa essere collegato con il fenomeno degli appalti per stralcio ?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Erano i tecnici dell'aeronautica che sollecitavano le varianti al progetto ?

TESTE — Sì; erano loro che proponevano le modifiche. Noi non potevamo fare mai una variante !

PRESIDENTE — Ella ha detto che uno dei motivi per i quali si ricorreva agli appalti a stralcio era quello di potere in questa maniera meglio valutare le ditte, senonché dagli atti in nostro possesso risulta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato più di una volta hanno addotto come motivo per giustificare la trattativa privata il fatto che i lavori erano già stati assegnati e che quindi non si poteva invitare un'altra ditta.

TESTE — Sotto la mia gestione, questo è avvenuto con la ditta Farsura, alla quale si appaltò soltanto la costruzione delle piste, ma senza pavimentazione. Poiché diede buoni risultati, si andò al Consiglio superiore dei lavori pubblici proponendo per essa anche la

pavimentazione, proprio per evitare che fosse data la responsabilità ad altri. Questo si poteva fare anche in partenza, ma si fece dopo per subordinarlo al comportamento della ditta.

PRESIDENTE — La trattativa privata per il primo stralcio avvenne con le riduzioni che andavano dal 37 per cento fino al 43 per cento; nella successiva trattativa privata la diminuzione venne ridotta sensibilmente, passandosi per esempio dal 37 al 18 per cento e dal 40 al 19 per cento. Come si spiega questo ?

TESTE — Per quanto riguarda la ditta Farsura, ciò si spiega col fatto che si trattava di lavori completamente diversi e quindi non è possibile fare un paragone. Infatti, prima erano lavori in muratura, poi sono stati lavori di pavimentazione.

PRESIDENTE — Non si sarebbe potuto, sempre per continuare con l'esempio della Farsura, collaudare il lavoro compiuto, chiudere quella partita e poi dare un altro appalto ?

TESTE — Bisognava aspettare troppo tempo ! Invece, così, mentre la ditta finiva il suo primo lavoro, si appaltava già la pavimentazione.

PRESIDENTE — A che anno rimontano questi lavori ?

TESTE — Al 1954.

PRESIDENTE — L'aeroporto quando è stato inaugurato ?

TESTE — Nel 1960.

PRESIDENTE — Allora, un po' di tempo c'era !

TESTE — Ma allora dovevamo far presto.

PRESIDENTE — Ma non c'erano i quattrini, non c'era l'aerostazione, che iniziò nel 1957, non c'erano le strade interne... quali erano allora le ragioni di particolare urgenza ? Anche chi non è tecnico capisce che per lo meno per alcuni tipi di lavori si può procedere autonomamente. Per esempio, proprio nel caso che stiamo discutendo, un conto è la base, un conto la pavimentazione ! Altrimenti, questo argomento dello stralcio che si adduce a vantaggio della amministrazione, diventa un argomento di fatto per dare ulteriori lavori a trattativa privata.

TESTE — Nel caso di Farsura si verificò proprio il caso da Lei ipotizzato, perché durante i lavori venivano eseguiti i collaudi e per ogni strato si andava con una macchina apposita per vedere la portanza.

PRESIDENTE — Allora quali erano le ragioni per dare alla stessa ditta l'altro lavoro ?

TESTE — Se una ditta faceva la pavimentazione ed un'altra il sottofondo, veniva a mancare la responsabilità del singolo !

PRESIDENTE — Allora quando una ditta fa un certo tipo di lavoro, essa sa in partenza che poi avrà tutto il lavoro rimanente ?

TESTE — Nel caso in questione, noi sapevamo da principio che anche l'altro lavoro lo avremmo dato alla Farsura, ma ci siamo voluti assicurare che lavorasse veramente bene. Ma io vorrei insistere sul concetto che i ribassi non sono paragonabili, perché i lavori erano diversi.

PRESIDENTE — Gli altri lavori affidati alla « Farsura » non sono stati dati più a licitazione privata, ma a trattativa privata ?

TESTE — Sì, a trattativa privata. Ma ripeto che questo lo sapevamo, perché si era già partiti con questa idea; abbiamo voluto solo assicurarci che la ditta rispondeva alle esigenze.

PRESIDENTE — Perché, contrariamente alla disposizione legislativa, è stata seguita spesso la trattativa privata anziché l'asta o la licitazione privata ?

TESTE — Durante la mia gestione è avvenuto solo per la « Farsura ». La legge dice che in casi speciali si può fare, e lì il caso speciale c'era perché era assurdo affidare a due ditte diverse i lavori di sottofondo e quelli per la copertura: non avremmo avuto mai un responsabile !

PRESIDENTE — Era questa veramente una considerazione oggettiva oppure ci furono altre valutazioni, per esempio la bontà della ditta che è una condizione soggettiva ma che poi diventa anche oggettiva ?

TESTE — Confermo che è stato proprio per questa considerazione e che abbiamo diviso i lavori in due tempi solo per assicurarci della rispondenza della ditta.

PRESIDENTE — Ella, per conto della Direzione generale delle costruzioni ferroviarie, aveva la dirigenza di tutti i lavori dell'aeroporto: aveva sul posto, sull'aeroporto, dei funzionari dell'ufficio che avessero funzioni di assistenza e di contabilità ? E c'era, come è obbligatorio in tutti i lavori pubblici ed anche nei lavori privati di una certa importanza, un giornale dei lavori da cui risultasse lo sviluppo progressivo dei lavori e naturalmente le presenze in sito delle ditte che svolgevano i singoli lavori ?

TESTE — Noi avevamo il registro di contabilità dove erano segnati tutti i lavori che si facevano con le rispettive date.

PRESIDENTE — Venivano annotate anche le forniture che si facevano ?

TESTE — Queste annotazioni erano contenute nel registro degli assistenti.

PRESIDENTE — Ma c'era il registro di lavoro dove l'assistente scrive giorno per giorno tutti gli avvenimenti ?

TESTE — L'assistente aveva il suo libretto dove segnava tutto ciò che avveniva. Ma adesso si chiama « libretto dell'assistente » e non più « giornale di lavoro ».

PRESIDENTE — Questi libretti sono conservati ?

TESTE — Sì.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Ing. DOMENICO ROMANO

DEPOSIZIONE DELL'INGEGNERE LUIGI TOCCHETTI

La Commissione, riunita in seduta il 18 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'ingegnere Luigi Tocchetti.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Desidereremmo avere dalla sua cortesia qualche notizia in relazione all'incarico che le fu affidato in ordine alla pista numero uno dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino. Ella fece parte, insieme ad altri membri, tra cui il Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici ingegner Padoan, di un apposito Comitato. Agli atti abbiamo una sua relazione: la conferma?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — In modo particolare ci interessa sapere se tra quanto lei suggerì e quanto poi fu eseguito c'è concordanza o meno; e in quest'ultimo caso quali le ragioni.

TESTE — In effetti è affiorata qualche discordanza (che d'altra parte approvai) perchè successivamente alla relazione cui ha fatto cenno, ebbi due colloqui con i tecnici dell'Aeronautica i quali, nel chiedermi dei chiarimenti, me ne diedero a loro volta e mi fecero presente l'opportunità di qualche correttivo alle mie proposte. Desidero premettere che non ero assolutamente a conoscenza del problema dell'aeroporto fino al giorno in cui il Ministro della difesa mi invitò ad esprimere un parere in proposito. Fino ad allora sapevo soltanto quello che era stato diffuso dalla stampa.

Come ho riferito nella relazione, avendo fatto una sola visita di mezza giornata dell'aeroporto, il mio esame non è stato eccessivamente approfondito, anche se ho potuto rendermi abbastanza conto della situazione, non essendovi nuovi problemi del genere.

PRESIDENTE — Si riferisce sempre alla pista?

TESTE — Unicamente alla pavimentazione della pista. Dicevo che chi si occupa di costruzioni stradali, come me, sa che questi sono problemi che si possono presentare abbastanza frequentemente. Dunque, a quella prima visita fece seguito, nella stessa mattinata, una riunione presso l'Aeroporto con i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici e dell'Aeronautica; dopo di che fui invitato a presentare, nel più breve tempo possibile, la mia relazione in quanto il tempo a disposizione per il restauro della pista era molto breve, anche in vista della incombente stagione estiva (eravamo nel mese di aprile). Imbastii quindi la relazione in pochissimi giorni facendo in un certo senso il panorama della situazione ed alcune proposte.

PRESIDENTE — Quali difetti rilevò?

TESTE — Sostanzialmente difetti riferentisi alle zone in calcestruzzo di cemento, vale a dire alla testata sud, alla testata di incrocio con la pista numero due ed alla ex testata nord che poi è diventata una zona intermedia in quanto la pista, essendo stata prolungata a 3.900 metri, la zona era stata interclusa. I difetti, così come è detto nella relazione, consistevano in un certo diffuso sgretolamento superficiale delle lastre di calcestruzzo e qualche inconveniente anche se non di grave entità, diffuso però, come lunghezza, nei giunti di dilatazione e di contrazione che separano i lastroni.

Queste le ragioni per le quali a suo tempo i tecnici del Ministero dei lavori pubblici avevano già fatto delle riprese per cercare di

correggere, in parte per lo meno, questi difetti. Seppi che qualcuno di questi difetti era cominciato a manifestarsi prima ancora che la pista fosse messa in esercizio, ma non posso stabilire le cause non avendo avuto tempo di fare indagini di carattere tecnologico. Inoltre, poichè come voi certamente saprete, tutte le prove durante la costruzione dell'aeroporto furono devolute all'« ufficio studi e prove » del Ministero aeronautico (quindi tutti i prelevamenti dei campioni, tutte le prove sulla quantità dei materiali, comportamento degli stessi, prove di resistenza, erano di competenza dell'Aeronautica) dovetti attenermi al loro responso che fu, oltretutto, favorevole. Credo, comunque, che una delle ragioni che ha determinato tali difetti vada ricercata nella preparazione della parte superficiale della pista durante il getto. Bisogna però anche tenere presente che la pista, nella parte in calcestruzzo, è stata eseguita, se non sbaglio, tra il 1952-1953 in un momento in cui forse la tecnica, o per lo meno l'organizzazione delle nostre imprese, non era quella attuale, per cui la rifinitura della parte superficiale di questi calcestruzzi poteva riuscire imperfetta. Il getto veniva probabilmente ripreso a mano, conseguentemente si creava una specia di intonaco di cemento e quindi una pellicola piuttosto leggera che si scrostava con una certa facilità.

Un'altra causa potrebbe essere l'attacco degli agenti atmosferici e soprattutto della salsedine marina; i cristalli di cloruro di sodio potevano dar luogo a questa espansione e quindi allo sgretolamento della parte superficiale.

Oggi infatti si usano cementi, i cosiddetti cementi aerati, che evitano questi inconvenienti, che allora non furono adoperati perchè non ancora nell'uso della pratica. Queste secondo me le cause iniziali che possono avere dato luogo ad una incipiente azione di sgretolamento superficiale. Io rilevai a suo tempo che questa azione interessava lo spessore della pavimentazione nell'ordine di qualche millimetro o un centimetro e mezzo mettendo in alcuni punti a nudo il mosaico di pietrisco che costituisce il calcestruzzo. Indubbiamente nel corso dell'esercizio questo processo si è andato estendendo tanto è vero che nella relazione stessa è indicata una certa proporzione tra le zone ammalorate rispetto alla superficie totale. Questo confronto, fu chiesto da me nella citata riunione che si ebbe la mattina dopo la visita all'aeroporto e che fu fatto dai tecnici del Ministero dei lavori pubblici (credo dallo stesso direttore dei lavori dell'epoca); vi è quindi una certa proporzione che risulta dagli atti.

Bisognava dunque provvedere con qualche sistema sicuro che desse nessuna sorpresa. Come ho accennato nella relazione, pur essendoci la possibilità di usare un certo numero di sistemi noti all'estero soprattutto in impianti o in strutture, suggerii di non affidarsi a queste esperienze non nostre, ma, anche se il restauro veniva a costare di più, di provvedere in maniera uniforme e generale. Quindi ritenni e ritengo tuttora che sia stato un bene aver provveduto alla generale ripresa di tutte e tre queste zone. Naturalmente nelle due zone intermedie era inutile insistere nelle strutture rigide (cioè in calcestruzzo) non avendo più, tanto la testata di incrocio quanto la testata ex nord, la funzione primitiva e qui suggerii senz'altro di provvedere con una distesa di un tappeto bituminoso così come il resto della pista essendo questa tecnica molto nota anche da noi, abbastanza conosciuta dalle nostre imprese e quindi la si poteva usare senza preoccupazioni. Ispirandomi poi a provvedimenti del genere adottati all'estero, suggerii degli spessori dell'ordine di 7 centimetri e mezzo con la interposizione però di una rete metallica che avesse impedito il riaffiorare delle discontinuità dei giunti dei lastroni in superficie. In effetti poi, nei colloqui successivi avuti con i tecnici dell'Aeronautica, ci rendemmo conto insieme della difficoltà che comportava la distesa di questa rete metallica in corrispondenza dei giunti dei lastroni sottostanti. Confesso che a me sarebbe piaciuto approfittare dell'occa-

sione per fare delle esperienze in questo senso, così che le mie non sarebbero state più conoscenze di laboratorio o di fatti sperimentali, ma esperienze vere e proprie su una grande estensione, in un impianto soggetto a sollecitazioni notevoli e quindi i risultati che avrei ricavato sarebbero stati molto interessanti. Tuttavia per le premesse fatte prima, non me la sentii di correre il rischio di un tale esperimento su delle opere che dovevano avere un risultato assolutamente sicuro. Concordai allora con i tecnici dell'Aeronautica di portare questo spessore a 14 centimetri di calcestruzzo.

PRESIDENTE — Questo dopo la relazione?

TESTE — Sì; proposi lo spessore di 14 centimetri evitando così tutte le complicazioni che potevano sorgere dalla distesa del lamierino o della rete metallica, usando invece una tecnica più nota, più acquisita dalle nostre maestranze e dalle nostre imprese. I 14 centimetri, anche per una esperienza personale fatta in altre occasioni, erano secondo me senz'altro sufficienti ad impedire che i movimenti del lastrone di calcestruzzo, in corrispondenza di giunti, potessero ripercuotersi in superficie.

Ecco perchè concordai senz'altro con la proposta fattami dai tecnici dell'Aeronautica in divergenza o in non concordanza con quanto scritto nella mia relazione. Analogamente, per quanto riguardava i lastroni di calcestruzzo, nella mia relazione è scritto ancora che la testata sud doveva assolutamente essere rigida, fatta in calcestruzzo di cemento, per l'azione dei prodotti della combustione dei reattori. Bisognava quindi trovare un sistema che avesse potuto ricoprire i vecchi lastroni ricostituendo la continuità della superficie; l'unico sistema era quello di distendere su questo lastrone preesistente un altro lastrone. Fummo quindi del parere, anche in quella riunione che tenemmo all'aeroporto, di non fare delle riparazioni a carattere parziale. Il Ministro dei lavori pubblici proponeva il restauro di questi lastroni sacrificando la superficie e sovrapponendovi una specie di intonaco ferrico che con l'aggiunta di additivi ferrici viene spesso usato per intonaci, per riparazioni di terrazze, eccetera. È una tecnica anche questa non ancora, per lo meno da noi, perfettamente acquisita soprattutto nei risultati nel tempo, come durevolezza; ed anche qui per ragioni di prudenza, il mio parere fu quello di scartare l'applicazione di questi sistemi che potevano andar bene per le riparazioni a carattere locale ma non su larghe superfici. Quindi proposi sia nella mia relazione, sia verbalmente, una distesa generale per la ricostruzione dei lastroni.

PRESIDENTE — Lei ha avuto modo, a lavori eseguiti con questa tecnica non completamente concordante con i Suoi suggerimenti iniziali, di vitare le piste?

TESTE — Ho visto le piste durante la costruzione e la preparazione del manto bituminoso.

PRESIDENTE — Da tecnico, quali apprezzamenti ha dato?

TESTE — Sono rimasto molto bene impressionato, anzi vorrei dire qualcosa di più: ho visto una organizzazione efficientissima da parte dell'impresa che ha assunto i lavori perchè è riuscita ad ultimare i lavori stessi nei termini che le erano stati imposti. Non ne ricordo il nome, però avevo avuto già modo di apprezzarne la organizzazione. Infatti è la stessa impresa che ha costruito l'aeroporto in calcestruzzo di cemento di Palermo, di Punta Rais, e quando andai a visitarlo (non era molto prima di questo avvenimento, e quindi l'aeroporto non era ancora in piena efficienza) mi accorsi che i lavori erano stati fatti molto bene.

PRESIDENTE — Le prime volte, visitò anche la pista numero due?

TESTE — Sì, la visitai nel momento in cui i tecnici del Ministero dell'Aeronautica stavano provvedendo a quella che loro chiamavano picchettatura dei lastroni per potervi sovrapporre lo strato di calcestruzzo con additivi ferrici. Io notai però che questa azione di picchettatura che veniva fatta con certi apparecchi ad aria compressa, finiva con lo sconquassare anche il resto dei lastroni.

Questa scarificazione, questa picchettatura, era piuttosto profonda, di due centimetri e mezzo salvo estenderla di più in corrispondenza dei giunti di lastroni fino ad incontrare la rete metallica che si trovava presso a poco a metà. Ma l'azione dinamica di questi martelli, anche se a punta, sconquassava indubbiamente il calcestruzzo sottostante e rendeva forse precaria la resistenza della parte rimanente.

Il Presidente

F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto

F.to: Ing. LUIGI TOCCHETTI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE GIUSEPPE TOGNI

La Commissione, riunita in seduta il 19 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Giuseppe Togni.

Il Presidente accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Mi risulta che ella avrebbe espresso il desiderio di dare lettura a questa Commissione di un memoriale da lei predisposto sulle vicende di Fiumicino. Pertanto, se crede, può dare inizio a tale lettura.

TESTE — Grazie, signor Presidente.

Poichè non sono più oggi alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, lasciato il 26 luglio 1960, ho dovuto predisporre gli elementi che oggi vi illustrerò attraverso la documentazione della mia Segreteria, indubbiamente lacunosa e incompleta anche se fedele.

Tutto cominciò dall'ordine che io ricevetti, sul finire del 1957, dall'allora Presidente del Consiglio Zoli, di occuparmi di ciò che esisteva a Fiumicino e di provvedere a che fosse ultimato e messo in efficienza l'aeroporto continentale entro e non oltre l'effettuazione delle Olimpiadi, previste e stabilite in Roma per l'agosto-settembre 1960. Impegno, questo, confermato da tutti i governi a quello succedutisi.

Non era un incarico facile ed io mi imposi subito la direttiva dell'accelerazione massima dell'opera, mediante un'azione di coordinamento e di stimolo che tenesse peraltro presenti le leggi ed i regolamenti che disciplinano la materia; leggi e regolamenti che in gran parte risalgono al 1865 e, purtroppo, che consentono di affrontare, con lentezza, problemi e compiti che, per essere all'altezza dei tempi, andrebbero affrontati con ben altro dinamismo e ben altra speditezza.

Non me ne vorrete se faccio, a questo punto, un necessario passo indietro, ma importanza determinante acquista, per quanto concerne la realizzazione dell'opera in questione e, soprattutto per le doverose conclusioni che si trarranno, l'ambiente trovato allo inizio del nostro lavoro. Un ambiente disorientato e colmo di particolaristiche diffidenze, per non dire peggio, nel campo operativo e psicologico.

È da ricordare che mentre la mia nomina a Ministro dei lavori pubblici risale al giugno 1957 non mi occupai di Fiumicino se non a primi del 1958, dopo la già citata sollecitazione dell'allora Presidente del Consiglio Zoli e solo dopo aver messo meditatamente in non cale una pesante quantità di avvertimenti e raccomandazioni che tendevano a indurmi, sia pure con grazia, ad accettare certe situazioni di fatto preesistenti che, naturalmente, non avrei mai potuto, anche al fine di un tempestivo e regolare andamento dei lavori, avallare.

E fu solo dopo aver lungamente discusso della questione con Zoli e con i più alti funzionari del Ministero, nonchè dopo un sopraluogo da me fatto intorno al Natale 1957 che decisi di assumere più decisamente lo onore e l'onere di Fiumicino.

Posso dire che da quel giorno mi dedicai alla sua realizzazione con il meglio delle mie energie, s'intende per quanto consentitomi dagli altri numerosissimi problemi che un Ministro, specie dei lavori pubblici, deve affrontare.

Val la pena, adesso, di ricordare il primo sopraluogo a Fiumicino, confortato dalla presenza dell'allora Sottosegretario all'Aviazione civile, senatore Caron, e di alcuni alti ufficiali dell'Aeronautica.

Con me si trovava, quasi al completo, tutto il gruppo di alti funzionari competente

alla bisogna, facenti parte del Ministero dei lavori pubblici.

L'impressione fu desolante. Ci parve di aggirarci come larve in una palude desertica. Ben poco era stato fatto in dieci anni: pressochè nessun lavoro era terminato, il terreno acquitrinoso rendeva lo spettacolo ancora più mortificante. Solo le piste erano costruite. Ma quali piste?

Il film, di cui sono in possesso e che mi permetto sottoporre alla vostra attenzione, documenta in modo incontrovertibile quale fosse la situazione generale dell'aeroporto di Fiumicino, al dì 8 febbraio 1958.

Facile sarà il confronto nella vostra mente, alla fine del film, con l'odierno spettacolo dell'aeroporto in funzione e che è tale, non si dimentichi, sin dall'estate del 1960, a circa due anni e mezzo dalla situazione da me trovata.

Dopo quel primo sopraluogo di cui ho parlato ce ne furono altri e numerosi.

In seguito ad essi ebbi chiara la conferma delle estreme deficienze, anche programmatiche, da superare e delle complesse remore e patenti difficoltà cui ovviare, una volta decisa e riorganizzata la realizzazione.

Ci mettemmo al lavoro, io e gli alti quadri del Ministero dei lavori pubblici con impegno e dedizione. Passo all'esposizione dell'*iter* realizzativo, così come esso si svolse, in oltre due anni che non consentirono nè pause nè tentennamenti, ma che restano nella memoria come due anni di volontà e di tenace, talvolta ostinata, operosità.

Verrebbe spontaneo iniziare per darvi un quadro completo della situazione, dal terreno, sul quale è stato realizzato il complesso aeroportuale.

Esso è affare, però, che non interessa direttamente il Ministero dei lavori pubblici, nè tantomeno la mia gestione.

Sulla scelta fatta molto si è parlato e ritengo che voi possiate ora, veramente giudicare se essa sia stata più o meno oculata.

Per quello che riguarda il Dicastero da me diretto non posso nascondere che quel terreno ha posto i tecnici di fronte a situazioni impreviste, che non poco hanno influito sull'andamento dei lavori.

Le difficoltà incontrate non sono state poche, ma esse sono state sempre risolte brillantemente dai tecnici del Ministero dei lavori pubblici.

La sistemazione idraulica del sedime aeroportuale che con gli impianti delle due idrovore assicurano e garantiscono, come mi hanno sempre confermato i tecnici responsabili di quel Dicastero, la stabilità delle imponenti ed ardite opere concretate, è un lavoro di notevole importanza.

Ed i fatti lo hanno dimostrato, anche in un periodo in cui le idrovore non sono state fatte funzionare come avrebbero dovuto.

Per il costo del terreno non posso che riferirmi al periodo che direttamente mi riguarda.

Allorchè si dovette procedere ad ulteriori espropriazioni in aggiunta a quelle fatte negli anni precedenti, superate essendo le valutazioni che risalivano al 1950 e non potendosi tener conto di quelle degli anni 1948-1949, contradditorie tra di loro e che voi ben conoscete, si richiese il 4 giugno 1958 una più aggiornata valutazione all'Ufficio Tecnico Erariale di Roma, che la fornì il 20 settembre 1958.

Aggiungo, che durante la mia gestione, il Ministero dei lavori pubblici, riuscì a pagare le indennità sempre in misura inferiore a quelle indicate dall'U.T.E.

Permettetemi che ne ricordi alcune:

1) Soc. Gennaiola mq. 637.521 U.T.E. lire 120 il mq. pagato lire 110 il mq.

2) Lombardi mq. 79.794 U.T.E. lire 200 il mq. pagato lire 130 il mq.

3) Soc. Decembrina mq. 113.730 U.T.E. lire 90 il mq. pagato lire 75 il mq.

4) Cesarini Sforza mq. 276.375 U.T.E. lire 160 il mq. pagato lire 100 il mq.

5) Cesarini Sforza mq. 405.890 U.T.E. lire 160 il mq. pagato lire 100 il mq.

Le espropriazioni fatte durante la mia permanenza al Dicastero di Porta Pia ammontarono ad ettari 167 circa rispetto ai circa 1000 complessivi, e posso affermarvi, e voi lo potrete accertare, che sempre sono state pagate indennità in misura sensibilmente inferiore ai valori accertati dall'U.T.E. in occasione di compravendite effettuate tra i

privati negli anni 1955, 1956, 1957, quando, non bisogna sottacerlo, i terreni, proprio per la costruzione dell'aeroporto, andavano rapidamente e progressivamente valorizzandosi.

Dopo i brevissimi cenni da me fatti sul terreno, questione che come avrete visto non interessa direttamente nè l'Amministrazione dei lavori pubblici nè tanto meno me personalmente, non posso non completare il quadro nel quale ho dovuto operare dal 1958 in poi, senza accennare, sia pure brevemente, come si è proceduto alla progettazione dell'aeroporto di Fiumicino, trattandosi di materia che ha influenzato l'andamento di tutti i lavori fino alla loro fine.

La progettazione fu in un primo tempo affidata, il 28 agosto 1947, dall'allora Ministro della difesa, senatore Cingolani, alla Commissione Matricardi in seno alla quale fu costituito un apposito Ufficio tecnico diretto da alti ufficiali dell'Aeronautica.

A distanza di un anno e precisamente il 27 settembre 1948, la progettazione tecnica delle opere veniva passata alla Direzione generale del Demanio aeronautico e nel maggio del 1951 alla Direzione generale dell'Aviazione civile — Ufficio progetti — diretto dall'allora capitano Amici.

Soltanto nel 1956 venne istituito dal Ministero della difesa un Ufficio speciale per l'aeroporto di Fiumicino con a capo il generale Silvestri.

I vari, continui passaggi di competenze dimostrano come non si avessero ancora idee chiare e precise sù quello che si dovesse fare, e potrebbero giustificare quella mancata impostazione di un piano organico definitivo, tanto necessario per affrontare un problema di così vaste proporzioni.

Basti rilevare che il piano regolatore generale dell'aeroporto che doveva essere premesso ai lavori venne consegnato al Ministero dei lavori pubblici soltanto a metà 1959 dopo continue pressanti richieste.

Il primo progetto elaborato dalla Commissione Matricardi il 14 aprile 1948 fu ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, riunito in Assemblea generale il 25 aprile 1948.

Tale progetto prevedeva la spesa di lire 15.000.000.000 dei quali 9 per la prima fase dei lavori.

Il 30 aprile dello stesso anno (è da tenere presente che il progetto è del 14 aprile e la approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici è del 25 aprile dello stesso mese) il generale Matricardi richiedeva il parere dei tecnici della Commissione interministeriale (quella Matricardi) circa la successione dei lavori da compiere per completare il progetto.

Il progetto presentato ed esaminato dal Consiglio superiore non era che un progetto di massima e quindi ben suscettibile di approvazione, se idoneo, senza particolari indagini di dettaglio. Ma cos'è che viene proposto, a questo punto, da uno dei membri e precisamente dall'ingegnere Rebecchini, rappresentante della deputazione di Roma? La esplorazione del sottosuolo e la prova della resistenza del terreno!

Dovrei escludere che si sia proceduto alla scelta del terreno su dati, forse, un po' empirici e sommari, ma è certo che si è impostata la progettazione di sì importante opera senza avere la conoscenza delle effettive condizioni del sottosuolo, le quali potevano dare, come hanno dato, spiacevoli sorprese, anche dal punto di vista della spesa.

Dopo una missione compiuta nel luglio del 1948 in America e in vari Aeroporti dell'Europa, che avrebbe dovuto essere compiuta prima della progettazione, si appalesò subito l'opportunità di rivedere alcuni settori del progetto come la costruzione di una aviorimessa, la costruzione provvisorio dell'aerostazione, eccetera.

Con tale revisione, a distanza di dieci mesi la previsione di spesa salì da 15 miliardi a 24 miliardi e ciò nel gennaio del 1949, epoca in cui si torna nuovamente a parlare del pericolo di inondazione rappresentato dal Tevere.

Il generale Matricardi, nella sua relazione giustifica l'aumento di spesa principalmente « per la necessità di maggiori lavori per la preparazione dei sottofondi, delle piste, vie di raccordo e piazzali in relazione alla

costituzione e configurazione dei terreni di sedime cioè del sottosuolo ».

Si arriva così al 1949, anno in cui abbiamo il primo vero avviamento finanziario alla realizzazione della opera. Con la legge 12 luglio 1949, n. 460, veniva autorizzato il Ministero dei lavori pubblici alla esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito mediante il sistema della concessione, e fra queste venne incluso il « nuovo aeroporto civile di Roma ».

È da questo momento che la costruzione dell'Aeroporto viene affidata al Ministro dei lavori pubblici, il quale provvide a redigere, su quello di massima dell'Aeronautica, il progetto esecutivo di un primo lotto di lavori dell'importo di lire 2.106.000.000, ridotto a lire 1.856.000.000 in sede di esame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici che lo approvò il 24 maggio 1950 con alcune varianti.

L'appalto viene definito nell'aprile del 1951 a trattativa privata con l'impresa Manfredi (vedi affare piste) ed i lavori ebbero finalmente inizio.

Nel frattempo, però, come dicevamo, la competenza della progettazione (maggio 1951) viene affidata dal Ministro della difesa alla Direzione generale dell'Aviazione civile — Ufficio Progetti (Amici), con la conseguenza che con i lavori in corso di esecuzione, il nuovo Ufficio incaricato ravvisò la necessità di modificare radicalmente il primitivo progetto di massima.

Dopo quattro anni di discussioni e quando sembra che finalmente tutto sia pronto, si incomincia improvvisamente daccapo, tanto che l'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Aldisio, il 4 dicembre 1951 scrive al Ministro della difesa, lamentando il rallentamento dei lavori a causa di sostanziali varianti che l'Aeronautica ha apportato al progetto primitivo. Lo stesso Aldisio mette in evidenza le negative ripercussioni sull'opinione pubblica e quindi di carattere politico per tale stato di cose.

E siamo appena agli inizi!

Il nuovo progetto di massima viene approvato il 7 febbraio 1952 dall'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 725, nel quale è messo in luce che la previsione di spesa di lire 13 miliardi, fatta dall'Aeronautica, era stata fatta « con valutazione del tutto sommaria ».

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo aver rilevato la necessità di definire tempestivamente quanto occorresse per la realizzazione effettiva dell'opera « perchè, anche se i risultati di nuove esperienze ed il perfezionamento quotidiano dei criteri costruttivi possono richiedere e suggerire un continuo e progressivo miglioramento dei progetti, questi non potranno certo nè rinviarsi di ora in ora, nè modificarsi senza limiti nel desiderio di inseguire un *optimum* di giorno in giorno mutevole », esprimeva l'avviso: « che il nuovo studio di massima dell'aeroporto di Fiumicino poteva essere approvato per servire di base alla compilazione del progetto o dei progetti esecutivi ».

Nel 1955, in considerazione della limitatezza degli stanziamenti, i competenti Uffici dell'Aeronautica suddividono il programma dei lavori in due piani: uno attuale ed uno di ampliamento.

Il piano attuale, distinto in due fasi, doveva essere realizzato entro il 1959.

Alla prima fase si sarebbe dovuto provvedere con gli stanziamenti già disposti con le leggi 12 luglio 1949, n. 460 e 15 giugno 1955, n. 513, stanziamenti rispettivamente di lire 4.447.500.000 e di lire 14.000.000.000 e quindi per complessive lire 18.447.500.000.

Alla seconda fase si sarebbe provveduto con nuovi stanziamenti. Le due fasi comprendevano le due piste di volo, quelle di rullaggio e di raccordo, i piazzali sosta aerei, il nucleo delle aerostazioni ed i fabbricati complementari, il sistema viario interno ed i vari servizi, nonchè le strade di accesso esterno e di collegamento, con una previsione di spesa, sempre in via di massima, di lire 24.300.000.000.

Si è scritto molto, in un primo tempo, sulla spesa sostenuta per Fiumicino, ma a prescindere da altre e ben più calzanti argomentazioni, possiamo domandarci: rispetto ad una previsione di larga massima risalente nientedimeno che al 1949, come si può affermare che la spesa di lire 31 mi-

liardi 433.000.000 circa, effettivamente sostenuta in gran parte negli anni 1958-1960 non sia più che giustificata dalle circostanze?

Si tratta di un aumento che troverebbe la giustificazione soltanto negli aumenti dei costi dei materiali e delle retribuzioni per la mano d'opera, verificatasi da quell'epoca al 1960.

La verità vera è che i 31 miliardi e rotti si sono realizzate, non soltanto tutte le opere allora previste, ma altre che non erano state previste affatto, e non sono poche, che hanno comportato alcuni miliardi di spesa.

Posso affermare tranquillamente che la spesa è stata contenuta al massimo, proprio per i criteri di stretta economia da me imposti sin dall'inizio della mia gestione.

L'8 maggio 1959, ad esempio, scrivevo al Sottosegretario all'aviazione civile, onorevole Bovetti, che non potevo assolutamente consentire che si apportassero nuove modifiche, le quali comportano sempre maggiori spese, al progetto esecutivo dell'Aerostazione, ampiamente discusso ed integralmente accettato da tutti in una riunione del 12 marzo 1959 da me presieduta ed in quella successiva del 28 aprile 1959 tenuta presso la Direzione generale dell'aviazione civile.

A questo punto debbo necessariamente affrontare la questione delle competenze delle due Amministrazioni dello Stato (Lavori pubblici ed aeronautica) sulle quali tanto ha lavorato la fantasia dei critici.

Si è detto che fino al 1958, per accordi intervenuti tra il Ministero dell'aeronautica e quello dei lavori pubblici, i progetti di tutte le opere venivano preparati dal Demanio aeronautico, mentre i computi metrici, le analisi dei prezzi, i capitolati di appalto, nonchè tutta la procedura per l'assegnazione dei lavori, spettavano alla Direzione generale delle Viabilità ordinaria del Ministero dei lavori pubblici. E che dal 1958, invece la piena responsabilità per la costruzione dell'aeroporto era passata al Mistero dei lavori pubblici (da me retto) e che il tenente colonnello Amici cessava dai suoi compiti relativi all'aeroporto.

A parte la strana identificazione di una Amministrazione statale e, per intenderci, dell'Aeronautica, in una persona, desidero subito precisare che se quanto affermato vuol significare che dal 1958 il Ministero dei lavori pubblici ha affrontato, sempre nell'ambito delle sue competenze, il problema di Fiumicino con rinnovata e maggiore energia (che fino allora, debbo riconoscerlo, era mancata) sono d'accordo.

Ma se come credo si è voluto far intendere che da quella data sia stato estromesso il Ministero della difesa aeronautica dall'aeroporto di Fiumicino, contesto nella maniera più formale tale affermazione.

Nessuna competenza è stata fagocitata dal Ministero dei lavori pubblici ed altre Amministrazioni, nè tantomeno esse sono state, come da qualche parte si è insinuato, condensate nella persona di un Sovraintendente e, per essere chiari, nella persona dell'allora Ispettore generale del Genio civile, attuale Presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il professore ingegnere Giuseppe Rinaldi.

È questione che desidero particolarmente chiarire.

Come già accennato, il Ministero dei lavori pubblici, che aveva partecipato ai lavori della Commissione Matricardi attraverso un solo rappresentante, entra ufficialmente in scena con la legge 12 luglio 1949, n. 460.

L'Aeroporto civile di Roma era infatti elencato *sic et simpliciter* tra le opere che il Ministero dei lavori pubblici doveva realizzare a pagamento differito con il sistema della concessione e fu in base a tale legge che venne disposto il primo finanziamento in capitale di lire 4.447.500.000.

Nessun accenno si fa in questa legge al Ministero della difesa aeronautica, il quale, però, aveva proceduto, anche se nella maniera che abbiamo visto, alla progettazione del nuovo Aeroporto intercontinentale.

Era logico pertanto, che le due Amministrazioni dovessero operare di concerto.

Alla precisazione delle rispettive competenze, si provvede, infatti, con la legge 15

giugno 1955, n. 513, ove, all'articolo 1, è precisato che « per la prosecuzione ed il completamento a cura del Ministero dei lavori pubblici dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) ..... », ed all'articolo 3 che « alla progettazione dei lavori dell'aeroporto di cui al precedente articolo 1 ed al coordinamento delle varie opere sarà provveduto a cura del Ministero della difesa aeronautica ».

Il dualismo nelle competenze è chiaro ed è sancito dalla legge, come altrettanto chiare sono le rispettive incombenze spettanti alle due Amministrazioni.

L'Aeronautica, nella sua specifica competenza e conoscenza delle necessità dell'aviazione e del traffico aereo, aveva il compito di predisporre tutti quei progetti di massima che secondo essa dovevano essere realizzati per assicurare un efficiente e sicuro scalo aereo, laddove il Ministero dei lavori pubblici doveva provvedere di poi alla concreta realizzazione di queste opere, traducendo in progetti esecutivi quelli di massima che gli venivano forniti dall'Aeronautica.

Dalla costruzione delle opere e quindi anche delle modalità con le quali a tale costruzione si doveva pervenire, era unico responsabile il Ministero dei lavori pubblici e ciò si evince dall'articolo 4 della richiamata legge n. 513, in base al quale le opere dovevano essere consegnate dal Ministero dei lavori pubblici a quello della Difesa (Aeronautica) dopo il collaudo.

L'Ufficio speciale per l'Aeroporto di Fiumicino, costituito a suo tempo dal Ministero della difesa-aeronautica e riassorbito poi dalla Direzione generale del Demanio aeronautico, ha, infatti, sempre regolarmente funzionato.

Non so se il colonnello Amici sia stato o meno, e quando, e per quali motivi e di quale ordine esonerato dal suo incarico, ma certo è che lo vediamo rappresentare l'Aeronautica ancora nella riunione del 3 luglio 1958 per l'aerostazione e ancora, lo vediamo sistematicamente interessato alle questioni di Fiumicino, sia pure nel nuovo ambito della Direzione generale del Demanio aeronautico.

Vero è, invece, che dal 1958, proprio in conseguenza del nuovo dinamismo dato ai lavori e del riordino della organizzazione che vi presiedeva, l'Amici cessò di essere il *deus ex machina* di Fiumicino.

Tutte le opere sono state realizzate, sino all'ultimo e sempre, d'intesa con l'Aeronautica; anche se talvolta tra i tecnici delle due Amministrazioni sono affiorate divergenze di natura tecnica, peraltro sempre appianate dopo proficue anche se talvolta vivaci discussioni nell'esclusivo interesse della migliore riuscita delle opere.

Potrei elencarvi tutti i lavori eseguiti durante la mia gestione, ma ve ne faccio grazia e mi limito, pertanto, ad elencarne alcuni tra i principali: il prolungamento della pista di volo n. 1, l'installazione degli impianti luminosi di aiuto alla navigazione, l'aerostazione, l'aviorimessa, i piazzali di sosta aerei intorno all'aerostazione, gli accasermamenti, tutti gli impianti tecnologici, i fabbricati per il pronto soccorso ed il pronto intervento, l'autoparco, i fabbricati per stazioni radiomessaggi, radiotrasmittente e radioricevente, i fabbricati per radiofaro e radiogoniometro, gli impianti tecnologici, le segnalazioni diurne sulle piste, sui piazzali di sosta aerei, il radar, la centrale telefonica e relative reti telefoniche, i gruppi elettrogeni di continuità e per il radar atterraggio, la rete di informazioni centralizzata ed in genere tutte la varie attrezzature tecnico-scientifiche: tutte queste opere non sono state realizzate su progetti di massima e su esplicita richiesta dell'Aeronautica?

Si porti l'attenzione sulle varie richieste di finanziamento fatte al Tesoro e si rileva agevolmente che esse sono state fatte sempre d'intesa con l'Aeronautica.

Non voglio dilungarmi troppo, ma cosa scrivevo il 15 aprile 1960 al Ministero del tesoro? « Le opere eseguite o in corso di esecuzione e quelle ulteriori, per le quali era stato richiesto, rispondevano ad esigenze aeronautiche segnalate dal competente Servizio dell'Aviazione civile presso il Ministero della difesa » e più avanti « e le richieste di fondi... rispecchiano le indicazioni man ma-

no prospettate dal suddetto Servizio dell'Aviazione civile ».

Il senatore Caron, che era stato Sottosegretario all'Aviazione civile, così si esprimeva al Senato in occasione della discussione del disegno di legge diventato poi legge 28 aprile 1959, n. 284: « si deve poi anche considerare che per lungo tempo questi lavori sono stati condotti con il sistema dei pagamenti differiti e con una lentezza esasperante, in quanto si riteneva che tali lavori non avessero quella urgenza che quattro anni fa si manifestò in tutta la sua evidenza. Fu allora che vennero richiesti successivi fondi, di cui ha fatto cenno il relatore e che si diede, per merito particolare del Ministero dei lavori pubblici, su progetto dell'Aviazione civile, un forte impulso a questi lavori ».

Che cosa riferisce al Ministro l'ingegnere Rinaldi in data 29 maggio 1958, nell'illustrare l'attività svolta dopo il 1° febbraio del 1958? « L'attività progettuale, di competenza della Direzione lavori del Ministero dei lavori pubblici, si è ora praticamente arrestata in quanto si attendono dal Ministero della Difesa-Aeronautica i progetti degli impianti ed apparecchiature speciali ». E più ancora, per quanto riguarda i rapporti con il personale del Ministero difesa-aeronautica, « l'attività del Ministero dei lavori pubblici ha destato notevole interesse nel personale dell'Aeronautica addetto all'Ufficio progettazione dell'Aeronautica ».

La verità vera è che decisi di affrontare in pieno, dietro le reiterate pressioni dell'allora Presidente del Consiglio dei ministri, senatore Zoli, il problema di Fiumicino, dove trovai una situazione disastrosa sotto tutti i punti di vista: tecnico, organizzativo, amministrativo, eccetera per cui ritenni anzitutto necessario procedere, con il benestare del Presidente del Consiglio dei ministri, alla razionale organizzazione dell'Ufficio del mio iMnistero che doveva sovraintendere all'esecuzione dei lavori. Ne precisai in maniera inequivocabile i compiti, anche allo scopo di porre una buona volta fine a tutte le remore che avevano intralciato fino allora e per ben un decennio la realizzazione dell'aeroporto; remore, è inutile nasconderlo, dovute principalmente alla mancanza di una impostazione organica del programma costruttivo da parte dell'Aeronautica ed alla posizione di secondo piano in cui era stata deliberatamente tenuta la collaborazione del (peraltro inadeguato) Ufficio competente della Direzione lavori del Ministero dei lavori pubblici.

La disposizione ministeriale 4 febbraio 1958 è ben chiara. Essa dice:

« L'ingegner Giuseppe Rinaldi è incaricato di sovraintendere ai lavori dell'Aeroporto intercontinentale di Fiumicino alle dirette dipendenze dell'onorevole Ministro. All'ingegnere Rinaldi è demandata ogni rappresentanza ed esecutorietà per quanto di competenza del Ministero dei lavori pubblici, sia nella fase di sviluppo progettuale che esecutiva.

Ciò nei rapporti del Ministero difesa-aeronautica e nei confronti degli organi del Ministero dei pubblici di cui, in particolare la Direzione generale della viabilità ordinaria e nuove costruzioni ferroviarie, la V^a^ Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'Ufficio delle nuove costruzioni ferroviarie di Roma ».

E la conseguenza è stata che, dal 1958, chiarite le rispettive competenze e chiamati i funzionari preposti alle loro personali responsabilità, si è trovato, nel pieno rispetto della legge e nonostante gli inevitabili risentimenti personali di alcuni, quel pieno accordo e quella fattiva, costruttiva collaborazione tanto indispensabili, nel dualismo di competenza creato dalla legge (Difesa e Lavori pubblici) per portare a felice compimento un complesso di opere veramente imponente tra enormi e spesso scoraggianti difficoltà, superando il punto morto della situazione trovata, dopo un decennio di quasi inattività e di sterili inconcludenti palleggiamenti di responsabilità, per gli errori e le trascuratezze commesse in precedenza.

Un particolare cenno, a complemento di quanto già detto, merita la personale posizione dell'ingegnere Giuseppe Rinaldi prima e dell'ingegnere Loris Faggioni dopo.

Per l'incarico affidato all'ingegner Rinaldi, ho inteso addirittura dire che con la sua nomina a Capo dell'Ufficio direzione lavori (incarico del resto successivamente ricoperto nelle stesse condizioni anche dall'ingegnere Faggioni), sarebbe stata annullata la competenza della Direzione generale della Viabilità ordinaria e nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei Lavori pubblici! Al riguardo e pur potendo valere per questo altro profilo le stesse considerazioni fatte per i rapporti con l'Aeronautica, ritengo di dover dare ulteriori precisazioni.

La costruzione degli aeroporti non rientra, allo stato dello legislazione vigente, nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici. Infatti, la competenza viene di volta in volta stabilita con la legge di finanziamento e non sempre essa viene data al Ministero dei lavori pubblici. I fondi per gli aeroporti di Venezia e di Palermo, ad esempio sono stati iscritti sul bilancio del Ministero della difesa (legge 5 maggio 1956, n. 524).

Ho già detto che l'esecuzione dell'Aeroporto di Fiumicino venne affidata al Ministero dei lavori pubblici con legge 12 luglio 1949, n. 460. È solo ed esclusivamente con atto interno di quel Ministero che fu stabilito di far amministrare le opere alla Direzione generale della Viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie.

La competenza, quindi, di detta Direzione generale non è stata affatto stabilita per legge, come da qualche parte ho inteso dire, ed avrebbe potuto benissimo essere affidata ad altra Direzione generale del Ministero.

L'ingegnere Giuseppe Rinaldi, che sostituì l'ingegnere Domenico Romano, Ispettore generale delle Nuove costruzioni ferroviarie, delegato ai lavori di costruzione dell'Aeroporto, non si è affatto sovrapposto alla Direzione generale della Viabilità in quanto i suoi compiti erano quelli di vigilare, di coordinare e di sovraintendere ai lavori dell'Ufficio della Direzione dei lavori.

Tali compiti che, ripeto, sono quelli che aveva il predecessore, ho voluto sancire e, non lo taccio, precisare nella citata disposizione ministeriale 4 febbraio 1958, non soltanto per richiamare gli organi interessati a quell'efficienza (in verità difettante) che l'imponente opera richiedeva, ma anche per porre fine ai contrasti tra i tecnici delle due Amministrazioni (Lavori pubblici ed Aeronautica) che per oltre un decennio avevano dato luogo ad inconvenienti assai gravi perchè, spesso trascinati da spirito polemico, essi avevano finito col perdere di vista il fine concreto da conseguire.

Richiamo, in proposito, le disposizioni di cui al regio decreto 25 maggio 1895, n. 350 e successive modificazioni:

Art. 1. — « Le opere che per la legge del 20 marzo 1865, allegato F, sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, si eseguiscono sotto la diretta responsabilità e vigilanza del Capo dell'Ufficio, di servizio generale o speciale del Genio civile, da cui le opere stesse dipendono; salvo il caso in cui il Ministero abbia per una determinata opera istituita un'apposita Direzione tecnica ».

Art. 4. — « Le attribuzioni, che dal presente regolamento sono distintamente assegnate all'ingegnere capo e dal direttore dei lavori, si intendono riunite nella stessa persona, quando, per determinazione del Ministero, il Direttore dei lavori sia lo stesso ingegnere capo dell'Ufficio o della Direzione speciale da cui l'opera dipende ».

Nel discorso pronunciato alla Camera dei deputati il 2 luglio 1959, in sede di discussione del bilancio del Dicastero dei lavori pubblici, così ebbi a dire:

« Basterà che vi dica che in tutti i settori di questo vasto campo operativo, che è attualmente l'Aeroporto di Fiumicino, ferve un lavoro intenso e che i vari gruppi di opere si stanno eseguendo con un ritmo veramente celere a cura di un apposito Ufficio al quale è affidata la direzione di tutto lo insieme ».

La gestione amministrativa è rimasta sempre alla Direzione generale alla quale non sono state mai sottratte competenze, come potete agevolmente rilevare da tutti gli atti in vostro possesso.

È sempre la Direzione generale, alla quale riferisce l'ingegnere Rinaldi, che predispone i provvedimenti.

Vediamo come si esprime l'ingegnere Rinaldi nel già richiamato rapporto del 29 maggio 1958: « con disposizione ministeriale 4 febbraio 1958, decorrente dal 1° febbraio 1958, pubblicato sul bollettino ufficiale n. 3 del marzo 1958, il sottoscritto è stato incaricato di sovraintendere ai lavori dell'Aeroporto intercontinentale di Fiumicino avendo alle dipendenze l'Ufficio che si occupa della esecuzione dei lavori ». Ed ancora: « dal 1° febbraio al 23 marzo 1958 sono stati inoltrati alla Direzione generale della Viabilità e delle nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei Lavori pubblici n. 31 elaborati ».

« La Direzione generale Viabilità ordinaria e Nuove costruzioni ferroviarie ha emesso n. 14 decreti per altrettanti progetti e detti decreti si trovano presso la Corte dei conti per la registrazione ».

Potrei seguitare all'infinito, ma soltanto un altro documento voglio citare fra tanti.

Il promemoria del 20 gennaio 1959 con il quale la Direzione generale della Viabilità ordinaria e Nuove costruzioni ferroviarie mi prospettava la necessità di nuovi finanziamenti, è firmato non solo dall'ingegnere Rinaldi ma dal Direttore generale dottore Mario Andreucci, allora titolare di quella Direzione.

Ed ancora — il colonnello Giuseppe Amici — che più ebbe a risentire del nuovo clima istituito a Fiumicino, il 25 maggio 1958, in una lettera diretta al Capo dell'Ufficio Speciale, generale Silvestri, ebbe così ad esprimersi: « l'Amministrazione dei lavori pubblici, dallo stato di deficiente vigore lamentato fino allo scorso anno (è un Ufficiale dell'Aeronautica e il più direttamente, fino allora, interessato alla progettazione dell'Aeroporto), è passato ad un notevole dinamismo, che, anche se a volte esploso in forma non ortodossa, affiora la questione personale) può considerarsi favorevolmente in quanto permette di sperare nella realizzazione delle opere da tempo richieste per l'attivazione dell'aeroporto » e suggerisce: « Diverso potrebbe essere lo sviluppo dei rapporti se l'Amministrazione Aeronautica potesse contrapporre ad una organizzazione così centralizzata e forte delle attribuzioni di legge », richiamo l'attenzione sulla frase « forte delle attribuzioni di legge », « una pari organizzazione direttamente responsabile dell'allestimento dell'aeroporto nei suoi vari settori con attribuzioni specifiche, chiare e complete ».

Si badi bene che a distanza di oltre dieci anni dall'inizio dei lavori è lo stesso rappresentante dell'Aeronautica che denuncia il persistente disordine e la mancanza di una vera organizzazione da parte della propria Amministrazione.

Si è parlato e scritto su presunte irregolarità negli appalti dei lavori interessanti l'Aeroporto di Fiumicino.

Nella congerie delle voci allarmistiche e scandalistiche niente di specifico è stato detto e tutto è rimasto nel vago e nel generico.

Vorrei sorvolare tale questione, ma non altro per salvaguardare la rispettabilità ed il buon nome dell'Amministrazione dei Lavori pubblici e dei funzionari che da più elevati ai più modesti si sono prodigati con spirito di sacrificio e di abnegazione, specie dal 1958 in poi, per portare a compimento, come l'hanno portata, un'opera così difficile e così imponente.

Gli appalti; parola magica che in ogni tempo ha fatto vedere piogge di milioni a beneficio di coloro che di essi si sono dovuti occupare, sono stati regolari?

La mia risposta, avendo avuto l'onore e l'onere per oltre tre anni di dirigere il Dicastero che ha provveduto agli appalti stessi, potrebbe non contare e lascio pertanto a voi, che con doveroso scrupolo avete esaminato tutti gli atti, alla vostra coscienza di dare la giusta serena risposta.

Consentitemi, però, di ricordare a me stesso almeno le più elementari nozioni sui sistemi previsti dalle leggi per l'appalto delle opere pubbliche nella cui stretta ed assoluta osservanza sono state fatte, per quelle di competenza del Ministero dei lavori pubblici, tutte le assegnazioni di lavori, per l'Aeroporto di Fiumicino.

E questo nonostante il ritmo dovuto imprimere ai lavori.

E non ad esempio so se altrettanto sia stato fatto per gli appalti e concessioni di importanti servizi ai quali l'Amministrazione aeronautica ha dovuto frettolosamente una volta finalmente deciso l'inizio effettivo di attività.

Non si è mai ricorso al pubblico incanto perchè tale sistema è in disuso da moltissimo tempo.

Ricordo, per citarne una fra tante, la circolare 26 novembre 1949 n. 11508 del Ministero dei lavori pubblici, nella quale è chiaramente detto che il sistema normale di appalto è la licitazione privata « dato che nell'attuale periodo può considerarsi praticamente sospesa la procedura per asta pubblica » e dato che in essa è egualmente salvaguardato il principio della concorrenza, propria dell'incanto pubblico.

Nella circolare del 26 maggio 1925 n. 4452, sempre del Ministero dei lavori pubblici, si legge: è indubbio tuttavia che la licitazione meglio si presta per una scelta rigorosa fra elementi di capacità provata e di sicuro gradimento dell'Amministrazione e pertanto dispongo che nei casi dalla legge consentiti, la gara per licitazione privata sia nor malmente sperimentata per « l'avvenire ».

La licitazione privata, dunque, è diventato, da oltre un trentennio, sistema normale di appalto. Con esso si è potuto imprimere un più rapido avviamento alle opere pubbliche, specie nella laboriosa fase di riassetto dell'economia del Paese dopo il conflitto 1915-18 e, ancor più, dopo quello del 1940-45.

Altro sistema è l'appalto concorso nel quale le ditte invitate debbono presentare anche il progetto dell'opera da redigersi sulla base di un piano di massima fornito dall'Amimnistrazione.

Esso consente di utilizzare la collaborazione dei privati nella compilazione di progetti di opere pubbliche di carattere speciale, per le quali convenga profittare della progredita organizzazione tecnico-industriale delle ditte specializzate ai fini, in genere, della risoluzione di problemi speciali connessi all'opera da eseguire o che ammettano più di una soluzione.

I progetti vengono esaminati e studiati da apposita Commissione nominata con decreto e la cui composizione è dalla legge stessa prevista. In base alla scelta operata da detta Commissione, l'Amministrazione procede all'aggiudicazione dei lavori. Scelta che, in questo caso, è bene sottolineare, non è determinata automaticamente ed esclusivamente dal prezzo.

Si tiene, infatti, conto degli elementi economici e tecnici delle singole offerte e delle garanzie di capacità e serietà che presentano gli offerenti.

Più ampio discorso merita il sistema della « trattativa privata » espressamente previsto dalla legge sulla contabilità generale dello Stato e dalle leggi che regolano l'appalto di opere pubbliche.

È questo senz'altro un sistema di appalto particolare; ma appunto per ciò è rigorosamente disciplinato. Mentre l'articolo 6 della legge di contabilità richiede soltanto la sussistenza di « speciali ed eccezionali circostanze » per le quali non possono essere seguite utilmente le altre forme di appalto, lo articolo 41 del Regolamento di contabilità approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827 e successivamente modificazioni enumera specificatamente i casi nei quali è consentito fare ricorso alla trattativa privata:

1) quando gli incanti o le licitazioni siano andate deserte o si abbiano fondate prove per ritenere che ove si sperimentassero andrebbero deserte;

2) per l'acquisto di cose la cui produzione è garantita da privativa industriale o per la cui natura non è possibile promuovere pubblica offerta;

3) quando trattasi di acquisti di macchine, strumenti od oggetti di precisione che una sola ditta può fornire con i requisiti tecnici ed il grado di perfezionamento richiesti;

4) quando l'urgenza dei lavori, acquisiti, trasporti e forniture sia tale da non consentire l'indugio degli incanti o della licitazione;

5) e in genere in ogni altro caso in cui ricorrono speciali ed eccezionali circostanze per le quali non possono essere utilmente seguite le norme degli articoli 37 e 40 del Regolamento di contabilità.

Tra le speciali ed eccezionali circostanze, rientrano, ed è logico che non possa essere diversamente i casi nei quali successive opere siano tecnicamente collegate ad altre opere o la coesistenza dannosa di più cantieri in uno stesso posto od i casi nei quali le speciali ed eccezionali circostanze, come ammesso anche dalla giurisprudenza del Consiglio di Stato, siano determinate non solo da considerazioni di natura tecnica od economica relative al lavoro da eseguire, ma da esigenze di carattere sociale e nazionale.

Tutte le norme che regolano gli appalti di opere pubbliche sono intese, in sostanza, ad escludere ogni possibilità di arbitrio e ad assicurare alla pubblica Amministrazione le più vantaggiose condizioni contrattuali.

Quando, infine, alla « gara ufficiosa » (che la Corte dei conti conosce e riconosce) anche se non prevista da norma legislativa è ampliamente e minuziosamente disciplinata da numerose circolari del Ministero dei lavori pubblici fra le quali la principale è senz'altro la n. 11875 del 23 settembre del 1938, tuttora in vigore.

Nella gara ufficiosa si hanno:

1) il richiamo, nei capitolati speciali dati in visione alle ditte invitate per porle in grado di formulare l'offerta, di tutte le norme relative alla contabilità generale dello Stato concernenti i contratti di appalto nonchè quelle dell'Amministrazione dei lavori pubblici, ivi compreso l'intero Regolamento n. 350 nel quale la stragrande maggioranza delle disposizioni concerne gli appalti ed in misura limitata (dall'articolo 66 all'articolo 74) le opere in economia;

2) l'applicazione integrale del capitolato generale di appalto, che viene anch'esso richiamato nei capitolati speciali;

3) la richiesta del versamento della cauzione definitiva, che invece per i cottimi non è prevista tra gli elementi base che deve contenere la « convenzione » secondo l'articolo 74 del Regolamento;

4) l'applicazione delle disposizioni relative alla revisione dei prezzi (istituto, che è basato su di un elemento tipico dell'appalto: e, cioè, su rischio);

5) l'adozione totale delle disposizioni sui contratti di lavoro (tariffe sindacali per le paghe operai, scala mobile eccetera) nonchè sulle assicurazioni sociali e previdenziali.

Ed ancora: la pluralità dei concorrenti appositamente invitati e le caratteristiche dell'aggiudicazione che viene pronunziata a favore del migliore offerente.

È proprio la richiamata circolare del 1938 che ha stabilito che l'aggiudicazione deve essere sempre pronunziata a favore del concorrente che abbia offerto il ribasso più vantaggioso per l'Amministrazione ».

Tale concetto è stato sempre ribadito in tutte le circolari del Ministero dei lavori pubblici e, per esemplificazione, perdonatemi, ne cito alcune:

a) circolare 25-1-1939 n. 1085: « ... che in relazione alle richiamate note del Regolamento di contabilità generale dello Stato, il concorrente che avrà offerto il migliore ribasso resta vincolato anche in pendenza della accettazione dell'offerta da parte dell'Amministrazione... ». Ciò proprio uno dei peculiari effetti dell'aggiudicazione a seguito di gara di appalto.

b) circolare 21-3-1945 n. 1428: « ... l'aggiudicazione dei lavori, a seguito delle gare ufficiose, dovrà essere dichiarata a favore dell'impresa, la quale abbia offerto il maggiore ribasso... ».

c) circolare 6-12-1955 n. 6855: « gara ufficiosa : procedura per la aggiudicazione: con essa viene stabilito anche il sistema della media corretta, che è stato poi da me abrogato, in ossequio alle disposizioni di legge che regolano gli appalti di opere pubbliche.

Dunque, anche nella « gara ufficiosa » (e mi auguro che presto in sede di riforma, è ormai urgentissimo provvedervi, delle leggi sulla contabilità generale dello Stato anche questo sistema di appalto venga doverosamente disciplinato da norme legislative) l'aggiudicazione viene pronunciata a favore del migliore offerente.

E vi posso, in proposito, assicurare, che la Direzione Generale della Viabilità, ha proceduto sempre a tali gare aprendole al maggior numero possibile di concorrenti (in possesso, s'intende, dei requisiti necessari) per conseguire il miglior risultato possibile.

Ciò premesso, posso assicurare, e voi ve ne sarete resi certamente conto, che negli appalti dei lavori concernenti l'Aeroporto di Fiumicino sono state rigorosamente rispettate tutte le norme ed in specie quando è stato giocoforza ricorrere alle pochissime trattative — sempre giustificate — cui ho dato il mio benestare, non in base ad apprezzamenti soggettivi ma soltanto quando suffragate da fondate prove e da concreti e controllabili dati di fatto.

Basti infatti considerare, e ovviamente mi riferisco soltanto al periodo che va dai primi del 1958 al luglio 1960 (periodo nel quale sono stati appaltati ed eseguiti lavori per circa 20 miliardi), che le trattative private, anche se non mi è possibile, a distanza di tempo, precisare il numero esatto, non debbono raggiungere neppure la decina contro centinaia di gare esperite.

Il numero non conta, sono pienamente convinto, perchè una sola trattativa ove non fosse obiettivamente giustificata, sarebbe riprovevole. Ma il numero dimostra che pur assillato dalla strettezza del tempo, pur operando tra difficoltà enormi e con leggi antiquate, la colossale (permettetemi l'enfasi) impresa, è stata condotta con metodi e criteri non soltanto di economia e di funzionalità ma di regolarità amministrativa in assoluto, scrupoloso rispetto sempre delle leggi, e degli interessi dello Stato.

D'altra parte, i congegni procedurali fissati dalle leggi, specie per la formazione dei contratti, sono tali che è sempre possibile ed agevole l'esercizio dei controlli per colpire, ove si presentassero casi di irregolarità.

E che tutto sia stato regolare è dimostrato anche dal fatto che la Corte dei Conti, nelle sue funzioni di controllo di legittimità non ha mai mosso eccezioni ai provvedimenti ad essa sottoposti che sono stati sempre regolarmente registrati.

È qui opportuno bene precisare che tutti gli atti di aggiudicazione, di impegno, di spesa e di pagamento, e sono in numero assai rilevante, sono stati sempre, dico sempre, registrati senza alcun rilievo e senza alcuna riserva, il che conferma, essendo in particolare la Corte dei conti l'organo massimo di controllo, nei confronti proprio del Parlamento, che tutto si è svolto con la dovuta regolarità.

Permettetemi ora una considerazione di stretto carattere personale.

Al Ministro pervengono i provvedimenti per la definitiva decisione dopo che dai competenti Servizi è stato seguìto tutto l'*iter* procedurale, tutt'altro che semplice; e dopo che su di essi si sono espressi, a seconda della competenza per materia e per valore, i vari organi consultivi, tra i quali il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

I Ministri debbono fare i Ministri e non gli ingegneri o i direttori generali.

A tal proposito giunge acconcio anche il rilevare che sempre, tolto un caso previsto del resto dalla legge, del quale successivamente parlerò, tutti i sistemi di appalto seguìti hanno riportato, volta a volta, i pareri favorevoli del Consiglio superiore dei Lavori pubblici per quanto di sua competenza e del Consiglio di Stato: pareri che sono obbligatori, come sapete, ma non vincolanti.

Il Ministro è sempre un politico il quale non può non attenersi, a meno che non ricorrano ragioni di superiore interesse non valutabile dagli organi burocratici, alle decisioni di merito degli uffici tecnico-amministrativi competenti nonchè ai pareri dei corpi consultivi ed in specie dei massimi, quali il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Ripeto, vi è stato un solo caso in cui mi sono trovato nella necessità di dover decidere, ma perchè la legge lo consentiva, in difformità solo al parere del Consiglio di Stato, in base, però a precisi obiettivi giudizi dei tecnici del Ministero dei Lavori pubblici, tanto più che le considerazioni del Consiglio di Stato erano di natura tecnica.

Mi riferisco, voi avrete compreso, al 2° lotto dell'aviorimessa, della quale parlerò diffusamente più avanti.

Non tento con ciò, preciso subito, un ribaltamento di responsabilità, perchè non è nel mio costume morale.

Aggiungo anzi che se responsabilità dovessero sussistere, sono pronto ad assumerle lealmente, come ho sempre fatto, convinto come sono della scrupolosa correttezza con la quale i funzionari tecnici ed amministrativi dei Lavori pubblici, hanno agito sempre nell'interesse dell'Amministrazione. Mai, infatti sono state intese voci poco lusinghiere, al contrario di quello che è avvenuto in altri settori, sul comportamento, sulla integrità morale e sulla onestà dei funzionari dei Lavori pubblici.

Ma torniamo alla urgenza dei lavori.

L'urgenza, signori, era nelle cose stesse, perchè in meno di tre anni ci si è trovati nella necessità di dover recuperare tutto il tempo perso e non bisogna dimenticare che c'era un impegno preciso di dare ultimata l'opera per le Olimpiadi del 1960.

Il mondo tutto ci guardava e lo abbiamo sorpreso tanto che gli inglesi, non credo molto teneri nei nostri confronti, intitolarono un loro articolo apparso sul « Times » del 2 dicembre 1960: « Gli italiani non ammettono ritardi nelle costruzioni ».

Dovrei parlarvi a questo punto di tutti gli appalti fatti. Ho qui con me un elenco che ho ricavato dalla esposizione che il Ministro Zaccagnini ha fatto al Senato in sede di discussione delle note interpellanze...

Ve ne risparmio la noiosa lettura, anche perchè avete avuto ed avete a disposizione gli atti e documenti correlativi che mai io ho più visto da quando ho lasciato il Ministero dei Lavori pubblici e che costituiscono il materiale vergine sul quale avete potuto lavorare: vergine, perchè dal luglio 1960 io non ho avuto il Ministero, la Direzione generale e i funzionari a disposizione.

Ciò ritengo sia molto importante.

Dovrei parlarvi delle poche, pochissime trattative fatte, ma non lo faccio perchè mi rimetto a quanto risulta agli atti in vostro possesso. In essi è tutta la verità.

Su due opere è necessario però che io mi soffermi perchè troppo su di esse si è parlato.

Mi riferisco all'aerostazione ed alla aviorimessa.

Aerostazione

Per la progettazione e l'appalto dell'Aerostazione fu fatto ricorso all'appalto concorso.

Il relativo bando, approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, del quale fanno parte permanente i rappresentanti del Ministero della difesa, con voto n. 96 del 21 gennaio 1957, fu concretato sullo schema di progetto di larga massima redatto dall'Ufficio progettazione dell'Aeroporto di Fiumicino dipendente dal Ministero difesa-Aeronautica.

La Commissione giudicatrice dell'appalto concorso fu nominata il 7 dicembre 1957 con decreto ministeriale n. 4460 ed essa risultava così composta secondo il dettato della legge:

dottor ingegner Ferruccio Francolini, Presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (Presidente);

dottor professor architetto Cesare Valle, Presidente della 6ª sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

dottor Mario Andreucci, Direttore generale della viabilità ordinaria e nuove costruzioni ferroviarie;

dottor Luigi Del Giudice, Direttore generale del personale e affari generali;

dottor ingegner Antonio Collatina, Ispettore generale, membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Data la complessità dei problemi da affrontare e la novità dell'opera da realizzare feci affiancare la Commissione giudicatrice dell'appalto concorso da 14 esperti di cui 3 stranieri:

1. — S.E. Silvio Napoli — Generale di squadra area — Capo di gabinetto del Ministero della difesa, sostituito poi dal colonnello Ottorino Giacomelli dell'Ispettorato tecnologico ed assistenza volo.

2. — Professor architetto Arnaldo Foschini, membro esperto del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

3. — Architetto Vittorio Cafiero.

4. — Alessandro Bavassano, Generale di brigata aerea.

5. — Ingegner Elio Albanesi, Maggiore generale dell'Aeronautica.

6. — Ingener Eugenio Sacerdoti, Generale di divisione aerea.

7. — Ingegner Francesco Roma dell'Associazione termotecnica italiana.

8. — Ingegner Nerio Memma, Colonnello del genio aeronautico.

9. — Ingegner Giuseppe Amici, Tenente colonnello dell'Aeronautica.

10. — Ingegner Giuseppe Rinaldi, Ispettore generale del genio civile.

11. — Renato Abbriata, Generale di squadra aerea.

12. — Heinrich H. Oeshgr, Architetto capo aeroporto di Zurigo.

13. — Frederick Gibberd, Architetto progettista dell'aerostazione di Londra.

14. — M. H. Vicariot, Architetto in capo dell'aerostazione di Parigi.

Di 14 esperti ben 7 sono stati prescelti fra dipendenti dell'Aeronautica.

Questa a me sembra la vera collaborazione che ho sempre cercato con quella Amministrazione, anche se francamente, non sempre le buone intenzioni sono state apprezzate e corrisposte.

Previo esame di n. 8 progetti presentati da altrettante Imprese, la Commissione giudicatrice, dopo aver rilevato che nessuno di essi era attuabile senza modifiche in misura diversa, riteneva meritevoli di considerazione, al fine di giungere al più presto alla definizione di un progetto esecutivo, i progetti presentati dalla Impresa Castelli e dalla Impresa Provera & Carrassi.

Dopo l'esame comparativo dei detti progetti la Commissione concludeva unanime, nella sua relazione del 30 aprile 1948, con la proposta di aggiudicare l'appalto all'Impresa Provera & Carrassi per la « maggiore convenienza economica a tutela dell'Amministrazione per la maggiore aderenza alle prescrizioni ed ai limiti planimetrici del bando, a condizione che il progetto dell'Impresa medesima venga modificato in relazione alle osservazioni precedentemente formulate ed all'orientamento emerso dall'esame dei vari elaborati e dei pareri degli esperti, e che alle nuove quantità di lavoro vengano applicati i prezzi del progetto originario, e che i costi degli impianti siano adeguati al nuovo progetto sulla base delle offerte presentate ».

Con decreto n. 1911 del 14 maggio 1958 il Ministero dei lavori pubblici approvò la proposta di aggiudicazione alle condizioni proposte dalla Commissione giudicatrice.

La Direzione Generale della Viabilità Ordinaria e Nuove Costruzioni Ferroviarie dette notizia dell'aggiudicazione all'Impresa Provera & Carrassi con nota 2 maggio 1958 n. 2050 ed il 4 giugno successivo autorizzò la consegna parziale dei lavori, sotto le riserve di legge.

In data 21 giugno 1958 fra il Ministero dei lavori pubblici e la predetta Impresa fu stipulata la convenzione n. 114 di Rep. contenente tutte le prescrizioni tecniche ed amministrative per la rielaborazione del progetto dettate dall'apposita Commissione.

Sempre al fine di salvaguardare gli interessi della pubblica amministrazione e di conseguire il migliore risultato possibile, nominai nel frattempo altra Commissione, composta di funzionari del Ministero dei lavori pubblici ed esperti prescelti dal Ministero Difesa-Aeronautica con il compito di « dare assistenza integrativa » all'Impresa nello studio e nella elaborazione del nuovo progetto da redigersi sulla scorta delle prescrizioni dettate dalla Commissione aggiudicatrice.

Per la rielaborazione del progetto, oltre ai progettisti Architetto Zavitteri ed Ingegner Riccardo Morandi, redattori del progetto presentato a seguito del bando, furono chiamati a collaborare dalla Impresa Provera & Carrassi, anche gli Architetti Luccichenti e Monaco.

Il 3 luglio 1958, avuto sentore di alcune divergenze sorte fra i tecnici, che avrebbero potuto ritardare la realizzazione dell'opera, riunii i funzionari responsabili dei due Dicasteri, e per la Difesa-Aeronautica erano presenti il Generale Albanesi ed il Colonnello

Amici. Richiamo l'attenzione su questo particolare per sfatare ancora una volta la leggenda del Ministero dei lavori pubblici e del Ministro Togni, sovvertitori delle altrui competenze.

Ho qui con me copia fotostatica del dattiloscritto della registrazione effettuata in occasione della riunione. Esso è a vostra disposizione, perciò ve ne risparmio la lettura integrale.

« È ormai ora di passare alla fase esecutiva », dissi, « in quanto, per un determinato periodo, entro il 1960, noi dobbiamo avere l'aerostazione funzionante ».

« Ecco perchè io mi sono opposto anche a tanti ampliamenti, a tante parti aggiunte, eccetera, sia per questioni finanziarie, sia per questioni di tempo », ma aggiunsi anche: « è fuori dubbio che anche questi sono impianti che hanno sempre bisogno di varianti e di aggiunte, per cui chiamo tutti a collaborare, perchè si tratta di realizzare un'opera che da un punto di vista soddisfi le vostre giuste esigenze, i vostri gusti e legittimi interessi; da un punto di vista dell'Aeronautica risponda alle finalità che l'Aeronautica stessa si è prefissa e che sono finalità funzionali ».

Nel riassumere la discussione, conclusi: « noi siamo qui tutti, impresa, progettisti, Direzione lavori, Aeronautica, Mnistero, per vedere se c'è qualche cosa che oggi si debba discutere, si debba meglio precisare per poter partire » e i lavori furono incominciati a ritmo assai sostenuto.

Il nuovo progetto fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con le modifiche stabilite nei considerando del voto n. 4732, in data 12 agosto 1958, per l'ammontare complessivo di lire 3.361.930.000.

Le prescrizioni di carattere tecnico e funzionale riportate nei considerando del voto sono:

1) Per la mancanza dei calcoli statici nel progetto, dovevano essere presentati dalla Impresa alla Dirigenza dei lavori, prima dell'esecuzione, i calcoli di verifica delle varie strutture tenendo conto delle condizioni di sovraccarico e dei vincoli, specialmente per quanto riguardava la grande copertura in c.a.p.;

2) Dalla grande copertura in c.a.p. dovevano essere presentati tutti i dettagli esecutivi e la chiara dimostrazione della resistenza della struttura nelle condizioni più sfavorevoli;

3) Doveva approfondirsi lo studio per l'aspetto architettonico e funzionale della torre di controllo;

4) Doveva semplificarsi, in sede esecutiva l'aspetto estetico della pensilina (facente parte della grande copertura) per meglio inquadrarla dal punto di vista strutturale nella linearità degli edifici;

5) Nello studio esecutivo dei vari servizi del Salone principale doveva essere riesaminata l'ubicazione degli uffici delle varie Società di Navigazione Aerea in modo da assicurare la massima fluidità delle correnti di traffico passeggeri in arrivo e in partenza.

In data 30 agosto 1958 con nota n. 3501 la Direzione Generale della Viabilità Ordinaria e Nuove Costruzioni Ferroviarie nel comunicare l'approvazione del progetto rielaborato, ordinò la consegna definitiva dei lavori sotto le riserve di legge, che fu fatta con verbale del giorno 1° settembre 1958.

Con decreto ministeriale n. 4430 in data 15 novembre 1958, registrato alla Corte dei conti in data 11 dicembre 1958 — Registro numero 57, Foglio numero 212 — venne approvato e reso esecutivo in contratto n. 204 di repertorio stipulato il 31 ottobre 1958 con l'Impresa, per l'ammontare complessivo di lire 3.296.930.000, ridotte a lire 3.288.028.290, a seguito del miglioramento dello 0,25 per cento offerto in dipendenza della prestazione della fidejussione bancaria in luogo del versamento della cauzione definitiva.

L'impegno complessivo netto, in base al decreto sopra citato, è risultato di lire 3 miliardi 353.028.290, comprese lire 35.000.000, per imprevisti e lire 30.000.000, per spese riservate all'Amministrazione.

Avuta la consegna definitiva in data 1° settembre 1958, l'Impresa provvide alla organizzazione ed attrezzatura del cantiere in relazione all'entità, all'importanza delle opere da eseguire ed agli abbreviati termini di tempo fissati per l'ultimazione.

I progettisti, da parte loro, posero subito mano alla elaborazione del progetto esecutivo di dettaglio e dei calcoli di verifica del dimensionamento delle strutture, tenendo conto delle prescrizioni del Consiglio Superoire dei lavori pubblici, di cui al voto n. 4732 del 12 agosto 1958 nonchè delle istruzioni di volta in volta impartite dalla Direzione dei lavori.

Con il corredo dei primi calcoli dei carichi insistenti sui plinti di fondazione, la Direzione dei lavori, procedette ai sondaggi, alle indagini geofisiche ed alle prove di carico sui pali di fondazione, tenendo conto dell'esperienza di similari indagini e prove effettuate in altre zone del comprensorio aeroportuale per altri edifici.

La forte concentrazione dei carichi sulle fondazioni, determinata dalle volute ampie luci delle strutture in elevazione e dai notevoli sovraccarichi agenti sui solai, impose la scelta di pali tipo Franki, che alle prove di carico risultarono i più sicuri, e di più rapida esecuzione, permettendo di contenere le dimensioni dei plinti in limiti modesti in confronto all'adozione di qualsiasi altro tipo di palo.

Vi risparmio altri dati tecnici, che potrete agevolmente controllare negli atti progettuali e nei rapporti della Direzione dei lavori.

Comunque, a prova dei criteri di sana economia sempre seguiti, vi dico che se fossero stati impiegati i pali trivellati previsti nel progetto di appalto-concorso sarebbero occorsi almeno 4 pali trivellati in luogo di un palo Franki col risultato di:

a) aumentare la spesa delle palificate;

b) aumentare le dimensioni e la spesa dei plinti;

c) eseguire le fondazioni con un maggiore impiego di tempo ed in condizioni estremamente più disagevoli (fango, acqua), aggravate dalla stagione autunno-invernale in cui dovevano essere eseguite.

Con l'inizio dei lavori non cessarono, però, le continue richieste, che se pur fondate e motivate, erano spesso contrastanti ed inconciliabili, da parte delle varie Amministrazioni (Aviazione civile, Compagnie aeree, Dogana, Polizia, Poste, Ferrovie, ecc.) che tutte si incentravano nella Aerostazione ove si svolge il loro maggiore lavoro.

Si arriva così alla perizia di variante e suppletiva del 10 giugno 1959 dell'importo di lire 6.100.000.000, risultato, poi, a lavori ultimati, di lire 5.369.887.469. Detta perizia riportò i pareri favorevoli del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 1090 del 25 giugno 1959 e del Consiglio di Stato con il voto n. 982 del 13 gennaio 1960.

Quest'ultimo Consesso, nelle premesse del voto n. 982, fece alcune osservazioni di carattere generale sull'andamento dei lavori.

Ciò che conta — potrei dire — è il dispositivo del voto n. 982 che, ripeto, fu favorevole.

Dice il Consiglio di Stato:

A) « La Sezione non può astenersi dal rilevare l'anormale situazione determinatasi nell'esecuzione delle opere per l'Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino).

Devesi in particolar modo osservare come le ripetute varianti apportate ai progetti tecnici abbiano turbato l'ordinato svolgimento di dette opere, alterando sensibilmente le originarie previsioni di spesa e rendendo, talvolta, inevitabile il ricorso alla trattativa privata, sia per l'avvicinarsi alla scadenza dei termini di ultimazione dei lavori, sia per la impossibile coesistenza di cantieri di imprese diverse sulle medesime aree ».

B) « Nel caso in esame, indipendentemente dalle ragioni addotte per le maggiori opere relative alle fondazioni, i rilevati inconvenienti sembrano tanto meno giustificabili, in quanto il progetto venne elaborato sulla traccia del bando di concorso ed approvato da una speciale Commissione di esperti che avrebbero potuto e dovuto esprimere, in quella sede, le esigenze che sono state poi prospettate dalle pubbliche Amministrazioni interessate ».

C) « Pertanto, è da raccomandare alla Amministrazione la massima oculatezza nell'impostazione dei progetti riferentisi ad opere di tale complessità tecnica e di importo così considerevole, che devono rispecchiare, nei limiti del possibile, tutte le esigenze funzionali delle opere stesse ed offrire le so-

luzioni più convenienti, affinchè siano evitate le varianti non dipendenti da imprevedibili circostanze sopravvenute e venga, in pari tempo, assicurata la piena osservanza delle norme sulla contabilità generale dello Stato ».

Devo ritenere, e come potrebbe essere diversamente?, che si avesse ancora davanti la situazione dell'aeroporto qual'era prima del 1958, periodo nel quale effettivamente non si aveva avuta una visione organica del piano dei lavori da attuare ed era mancata una adeguata efficiente organizzazione per la loro realizzazione.

Apparirà, infatti, chiaro, da quanto appresso dirò, che rilievi del genere non potevano assolutamente essere fatti per l'aerostazione, per la quale erano state rigorosamente osservate ed anche ad *abundantiam* le norme che regolano gli appalti di opere pubbliche.

L'aerostazione, come premesso nella relazione 30 aprile 1948 della Commissione giudicatrice dell'appalto concorso a suo tempo espletato, è il « nodo ove si fondono, si mescolano e convergono numerosissime esigenze, diverse, ma tra di loro connesse, che richiedono un'alta funzionalità di previsione per una economica gestione ed una razionale utilizzazione ».

Essa comportava, pertanto, lo studio di problemi non semplici, la cui soluzione presentava non poche difficoltà.

Onde ottenere un giudizio il più maturato possibile, non feci affiancare, come già detto, con funzioni consultive, la Commissione giudicatrice dell'appalto concorso, da ben quattordici esperti di cui tre stranieri, particolarmente qualificati nel campo progettuale di aerostazioni?

Non feci assistere la ditta, tenuta alla rielaborazione del progetto originario, da altra Commissione, della quale facevano parte rappresentanti dell'Aeronautica?

Le frequenti riunioni da me tenute, sempre insieme al Sottosegretario all'aviazione civile, onorevole Giovanni Bovetti, non dicono nulla?

L'ansia di raggiungere, non dico la perfezione che non è di noi uomini, ma l'*optimum* era più che mai viva.

Il desiderio di evitare, una volta iniziati i lavori, variazioni, era fortissimo, se non altro per coerenza all'impegno responsabilmente preso all'inizio del 1958 di andare avanti in un clima diverso da quello che aveva contraddistinto gli anni precedenti, nei quali il fare e il disfare era diventato ordinaria amministrazione.

Il 12 marzo 1959, presenti il Sottosegretario di Stato, onorevole Bovetti, il generale Abbriata, il generale Albanesi, il generale Vercelloni, il generale Musco ed il colonnello Gui per l'Aeronautica e i rappresentanti delle compagnie aeree, non tenni una riunione per riesaminare una volta per tutte le varie esigenze che si erano man mano manifestate dopo l'inizio dei lavori?

Anche di questa riunione ho copia fotostatica del verbale.

Dopo aver rammentato ai presenti che il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con l'Aeronautica civile, sottolineo d'intesa con l'Aviazione civile, stava costruendo l'aeroporto di Fiumicino per farlo entrare in servizio funzionante entro l'estate del prossimo anno 1960, dissi testualmente: « da parte della Direzione dei lavori e da parte di chi è corresponsabile della buona riuscita dei lavori sono state fatte presenti alcune perplessità, per cui si è ritenuto opportuno convocare le compagnie aeree, perchè con la loro esperienza, potessero formulare le proprie osservazioni e richieste, nei limiti delle possibilità tecniche ed economiche, particolarmente per quanto riguarda l'aerostazione, con un libero e schietto scambio di idee sull'argomento ».

« Occorre prendere le decisioni per completare l'aeroporto, non soltanto dal punto di vista estetico-architettonico, ma anche e soprattutto dal punto di vista funzionale e commerciale per il traffico aereo ».

Nell'affermare ciò ero pienamente d'accordo con il responsabile Sottosegretario all'aviazione civile, onorevole Giovanni Bovetti, che siglò con me un promemoria che vi mostro.

Tanto ho voluto dirvi perchè voi possiate giudicare, con quale spirito e con quanta cura, negli interessi esclusivi del Paese, sia stato affrontato il problema di Fiumicino e dell'aerostazione in particolare, a partire dal 1958, proprio al fine di evitare quella « anormale situazione », per usare l'espressione del Consiglio di Stato, che avevo trovato al principio del 1958 e non volevo assolutamente si ripetesse e permanesse.

La ditta costruttrice, in una lettera del 16 marzo 1959, diretta al Ministero dei lavori pubblici — Direzione lavori aerostazione — così si espresse: « Sua eccellenza il Ministro dei lavori pubblici con tre autorevoli e chiarificatrici riunioni nei giorni 9, 11 e 12 marzo, ha decisamente disincagliato la situazione, ridando fiducia e vigore per la ripresa del lavoro di tutti ».

Tutti i mezzi e tutti gli accorgimenti possibili sono stati esperiti (mai *contra legem* però) per ottenere il risultato migliore.

La difficoltà e gli imprevisti erano, purtroppo, nella complessità dei lavori e, bisogna riconoscerlo, nella novità delle opere in un settore in continuo progressivo divenire.

Le ragioni della perizia di variante suppletiva sono ampliamente illustrate nella relazione 10 giugno 1959, n. 01931, fatta dalla Dirigenza dei lavori alla Direzione generale della viabilità ordinaria e nuove costruzioni ferroviarie (come si vede, il cosidetto Sovraintendente riferisce sempre alla Direzione competente).

Vi prego di esaminare attentamente detta relazione che avrete certamente in copia nella quale troverete i motivi per i quali si è dovuto arrivare alla variante ed alle modifiche.

« Già con lo studio preliminare generale dell'impianto — in essa si può leggere — emerse la necessità di introdurre una variante al progetto spostando il piano del seminterrato da quota 1,00 a quota 2,00 ».

È sempre la questione della scelta del terreno che riaffiora.

« Tale provvedimento, imposto dalla situazione della falda freatica abbastanza elevata (quota 0,50 circa), dall'andamento planoaltimetrico dei piazzali di sosta aerei già costruiti, dalle quote dell'esistente sistema di fognature per acque bianche e nere, dalla necessità di mantenere all'asciutto i cunicoli e cavidotti sotterranei destinati agli impianti speciali ed ai cavi delle telecomunicazioni, si rileva nel corso degli ulteriori lavori essenzialmente necessario ai fini tecnici e conveniente anche ai fini economici, in quanto riduceva di una importante aliquota gli scavi di sbancamento, eliminava la costosa creazione di opere di drenaggio e facilitava i tempi di esecuzione di tutto il complesso delle opere ».

« Le differenze in aumento emerse dai confronti e quelle che di mano in mano si aggiungevano, nonostante il rigore dei controlli sui calcoli si verifica per il dimensionamento delle strutture, gli elevati limiti di sollecitazione unitaria imposto alle strutture medesime e l'introduzione di tutti gli accorgimenti suggeriti dalla tecnica per il migliore sfruttamento dei materiali, inducevano la Dirigenza a riesaminare le previsioni di progetto per adeguarlo alle effettive necessità, tenendo conto delle prescrizioni fatte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Venne stabilito perciò:

« 1) di effettuare i controlli contabili dell'estimativo di progetto;

2) di affrettare la conclusione dei parti-

3) di aggiornare completamente le previsioni tenendo conto delle ulteriori necessità derivanti dall'inserimento del complesso edilizio nel sistema delle telecomunicazioni;

4) di definire alcuni importanti particolari concernenti la funzionalità e l'esercizio del complesso in relazione alle richieste dell'Aeronautica, della Polizia, della Dogana, delle Compagnie aeree di navigazione ed in relazione alle necessità derivanti dall'inserimento dell'aerostazione nel sistema viario e ferroviario per i collegamenti con gli altri impianti aeroportuali e con Roma ».

« Le più importanti ragioni delle differenze sono », sempre leggendo la predetta relazione:

« *a*) le strutture portanti in cemento armato ed il rapporto ferro-calcestruzzo che è risultato di valore doppio di quello previsto in Kg. 100 di armatura metallica per mc. di calcestruzzo;

b) le strutture del piano superiore dei moli risultate inadeguate;

c) le esigenze particolari dell'aerostazione in relazione alla installazione dei complessi impianti di telecomunicazioni degli impianti elettrici e di riscaldamento non previste;

d) maggiore quantità di infissi;

e) insonorizzazione degli ambienti;

f) la costruzione della torre di controllo;

g) nuovi tipi di coperture in lamiera di ferro.

Il costo al mc. v.p.p. di tutto il complesso, compresi gli impianti di riscaldamento, condizionamento, igienico-sanitari, elettrici, impianti di ascensore e montacarichi, carpenteria speciale per torre di controllo, cuniculi speciali, risulta di lire 15.700, essendo di mc. 387.000 il volume complessivo v. p. p. di tutto il complesso ».

Tale variante, ripeto, è stata esaminata ed approvata dal più alto Consesso consultivo in materia di opere pubbliche: il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dove siedono, oltre ai più qualificati tecnici del Ministero dei lavori pubblici, rappresentanti autorevolissimi delle altre amministrazioni dello Stato, docenti universitari, liberi professionisti di chiara fama.

Si badi bene che i prezzi unitari sono sempre quelli del progetto originario.

Molteplici sono i fattori che concorrono a determinare il prezzo a mc. v. p. p. e varie ne sono le componenti. Comunque, è ovvio come non sia di mia competenza passare ad un esame analitico avendo io solamente accolto quanto con tutti i controlli del caso mi è stato proposto, per la conferma formale, da parte degli organi competenti del Ministero.

Posso soltanto assicurarvi che ho sempre preteso la più stretta economia, salvaguardati, s'intende, i fini cui l'opera doveva servire e particolarmente la sua funzionalità.

È stato fatto il raffronto con opere similari?

Dai dati a suo tempo assunti si ha:

1) aerostazione di Bruxelles lire 20.000 mc. v. p. p.;

2) aerostazione Milano-Malpensa (non ancora ultimata) lire 18-20.000 mc. v. p. p.;

3) stazione Roma-Termini lire 20.000 mc. v. p. p.

Se si confrontano poi i costi di altre aerostazioni in base al flusso annuo di passeggeri si ha, dai dati forniti dal Ministero Difesa-Aeronautica:

1) Aerostazione di Londra: costo complessivo lire 40 miliardi traffico previsto 5 milioni di passeggeri anno, costo per passeggero anno 40.000.000.000/5.000.000 = lire 8.000;

2) Aerostazione di Parigi-Orly: costo 7.500.000.000 traffico previsto 4-5.000.000 passeggeri anno, costo passeggero anno 7.000.000.000/5.000.000 = lire 1.870;

3) Aerostazione di Los Angeles: costo complessivo lire 20 miliardi traffico previsto 10.000.000 di passeggeri anno, costo passeggero anno 20.000.000.000/10.000.000 = lire 2.000;

Pertanto, se si considera che all'aeroporto di Fiumicino si avrà un traffico annuo di 3 milioni di passeggeri, si avrà 6.100.000.000/3.000.000 = lire 2.000.

Tale dato, considerato che l'Aerostazione è venuta a costare solo lire 5.369.887.469 in totale, è risultato, in effetti di lire 1.790 passeggero annuo e il prezzo a mc. v. p. p. è stato di lire 13.875, di gran lunga inferiore a quello di lire 22.000 previsto in via di massima per la aerostazione delle linee nazionali, che non avrà certo le caratteristiche di quella per le linee internazionali, nel divisato piano di ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino proposto di recente dal Ministero Difesa-Aeronautica ed in corso di esame da parte delle competenti Amministrazioni.

Per quanto riguarda poi l'assegnazione alla stessa Ditta Provera & Carrassi dei lavori del secondo stralcio, dell'importo di lire 1.357.217.457 spesa anche questa compresa nel totale di lire 5.369.887.469 — previ pareri

favorevoli del Consiglio superiore dei lavori pubblici (voto n. 1090 del 25 giugno 1959) e del Consiglio di Stato (voto n. 982 del 13 gennaio 1960) mi sono sempre domandato se in effetti tale assegnazione sia stata una vera e propria trattativa.

La Ditta Provera & Carrassi non era aggiudicataria di tutto il complesso dell'aerostazione a seguito di un appalto concorso?

Ho detto che iniziati i lavori sono emerse necessità di portare variazioni, sia per le condizioni del terreno trovato, sia per le continue richieste degli enti che nell'ambito dell'aerostazione dovevano operare, prima fra questi l'Aeronautica.

Sono state variazioni necessarie per la completa e migliore funzionalità dell'opera, comunque rientranti nel piano dell'opera stessa.

Infatti, non sono servite esse ad adeguare il complesso alle effettive esigenze di un moderno traffico aereo, in continua progressiva evoluzione?

La legge espressamente riconosce all'Amministrazione committente la facoltà di apportare variazioni e addizioni all'opera, come pure sancisce l'obbligo dell'appaltatore di eseguire le une e le altre, purchè esse siano contenute entro determinati limiti (il noto quinto d'obbligo).

Nel caso che tali limiti, come nel nostro, vengano superati, la legge riconosce il solo diritto all'appaltatore di chiedere la risoluzione del contratto (articolo 11 della legge sulla contabilità generale dello Stato).

Non troviamo mai cenno alcuno sulla necessità di nuove gare per i maggiori lavori. Perchè mai?

Perchè, in definitiva, ovi si tratti della stessa opera, ci si trova di fronte ad una espansione del contratto, che, ripeto, può essere risoluto per volontà dell'appaltatore (ex citato articolo 11).

Qualora si avesse avuta la possibilità di finanziare interamente la nuova spesa risultata necessaria per l'aerostazione, non si sarebbe dovuto suddividere il lavoro in due stralci e non sarebbe sorta, pertanto, questione alcuna.

Purtroppo i finanziamenti per Fiumicino sono stati sempre frammentari, provocando essi quella turbativa « all'ordinato svolgimento delle opere » lamentato dal Consiglio di Stato.

Per l'Aerostazione non si disponeva, infatti, di tutta la somma occorrente per cui fu giocoforza suddividere il progetto in due stralci. Nel primo stralcio, finanziato per lire 3.353.028.000, con la legge 15 giugno 1955, n. 513, e per lire 396.633.000, con la legge 28 aprile 1955, n. 284, si è compreso un programma ridotto, allo scopo di assicurare il minimo di funzionalità e agibilità di tutto il complesso.

Esso comprendeva infatti:

1) la costruzione a rustico di tutti gli edifici meno l'ultimo piano del fabbricato servizi e l'estrema parte meridionale dei servizi;

2) la finitura del fabbricato servizi e torre di controllo;

3) gli impianti tecnologici nei fabbricati servizi, torre e terminal;

4) gli infissi e i vetri nel fabbricato servizi, torre e terminal.

Quando con i fondi della legge 24 luglio 1959, n. 622, si è potuto finanziare l'ulteriore spesa, si è provveduto alla esecuzione del secondo stralcio dell'importo di 1.620.227.000 di lire, che prevedeva appunto il completamento e le finiture delle opere già comprese nel primo stralcio.

Quali sono i lavori del secondo stralcio?

1) rifiniture dei moli;

2) alcune partite di infissi;

3) parte dei pavimenti;

4) parte degli impianti speciali;

5) parte di cubatura e di qualche solaio.

In queste condizioni, pur non tenendo conto (e ciò è importante) che la Provera & Carrassi era vincitrice di un appalto concorso, obiettivamente, era mai possibile procedere ad una nuova gara?

Come avrebbero potuto coesistere imprese diverse nello stesso complesso? Chi avrebbe domani risposto all'Amministrazione delle eventuali deficienze costruttive?

In definitiva, ci saremmo trovati, per fare un esempio banale, nella ipotesi, di un

abito che fosse stato confezionato da due sarti diversi, o meglio ancora di un palazzo costruito da due diverse imprese contemporaneamente.

La risposta a questi interrogativi ci viene dallo stesso Consiglio di Stato.

Nel voto n. 894 del 25 novembre 1959 che riguarda l'aviorimessa, si legge: « La complementarietà di un complesso di lavori ad altre opere appaltate può anch'essa assurgere a valore di circostanza speciale ed eccezionale ai sensi dell'articolo 6 della legge di contabilità dello Stato, quando il primo appalto in corso e le successive opere siano tecnicamente collegate allo stesso ».

« La coesistenza dannosa di più cantieri in uno stesso posto deve rispondere ad effettive situazioni ambientali, nel senso che un cantiere non possa liberamente operare senza essere di pregiudizio all'attività dell'altro o, comunque di danno agli interessi della stazione appaltante ed al buon fine dell'ordinato svolgimento del totale dei lavori ».

Devo rilevare, infine, che per l'aerostazione non si sono verificate affatto « le ripetute varianti apportate ai progetti tecnici » lamentate dal Consiglio di Stato.

Per un'opera così complessa, che ha riscosso l'ammirazione generale e che « si distingue per l'originalità delle sue architetture », come hanno scritto gli inglesi sul « Times » del 2 dicembre 1960, il progetto esecutivo è stato aggiornato una sola volta e non per volontà dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Comunque, una volta stabilite le esigenze di tutti, si è arrivati tranquillamente alla ultimazione dell'opera con una spesa di lire 5.369.887.469, inferiore, quindi, alla previsione di lire 6.100.000.000.

Altra importante opera, dopo l'aerostazione, è l'aviorimessa, costruita a trattativa privata dall'impresa Castelli.

Anche se possono valere per quest'opera tutte le considerazioni di carattere generale finora fatte ed in particolare quelle per l'aerostazione, è doveroso da parte mia dare i necessari chiarimenti perchè la questione possa essere vista nella sua obiettiva realtà perchè è l'unico caso tra le centinaia di appalti fatti nel quale l'Amministrazione dei lavori pubblici si è trovata nella necessità di dover decidere, per il 2° lotto, perchè la legge peraltro lo consente, in difformità del parere del Consiglio di Stato.

So di ripetermi, ma è necessario, data la particolarità del caso, che richiami innanzitutto alla vostra attenzione la situazione generale del quadro operativo dei lavori di costruzione di tutto il complesso aeroportuale.

Siamo alla metà del 1958 e i tempi cominciano a stringere.

Come sapete, per la costruzione di aviorimesse fu redatto il 14 maggio 1958 dall'Ufficio speciale dell'aeroporto di Fiumicino, dipendente dal Ministero della difesa-aeronautica, perchè di sua competenza, un progetto di massima dell'importo di lire 2.840.000.000, ed un progetto di stralcio per la costruzione di una delle tre aviorimesse che si aveva in animo di realizzare.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 1190 del 28 maggio 1958, nell'esprimere parere favorevole sui due elaborati di massima, divisò di ricorrere, data la complessità dell'opera da eseguire, ad un appalto concorso.

Il 13 giugno 1958 l'impresa Castelli, venuta a conoscenza di quanto sopra, chiese di essere interpellata per la presentazione di un'offerta, sia per il 1° stralcio che per l'intero complesso.

« Tale offerta » — si legge nella lettera — « sarebbe elaborata con progetto di dettaglio derivato dallo schema approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici da fornirsi alla sottoscritta ».

A questo punto è spontanea la domanda come una ditta sia venuta a conoscenza di una deliberazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici seppure la cosa poteva considerarsi di ampio dominio anche per l'*iter* percorso dalla richiesta e relativo progetto di massima dell'Aeronautica prima di giungere al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È fuori dubbio che si è trattato di una indiscrezione che non doveva avvenire e

che altre volte ho dovuto lamentare per altri problemi.

Non fraintendetemi, perchè non è mia intenzione giustificare chicchessia, ma la composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici è molto eterogenea. In quel Consesso siedono non solo i più qualificati funzionari tecnici ed amministrativi della Amministrazione dei lavori pubblici ma i rappresentanti di tutte le Amministrazioni dello Stato, del Consiglio di Stato, dell'Avvocatura generale dello Stato, nonchè docenti universitari ed esperti per un totale di circa 100 persone.

La costruzione di Fiumicino aveva polarizzato l'attenzione di tutti gli ambienti e la stampa ne seguiva molto da vicino le varie fasi.

Comunque, vi posso assicurare che richiamai più volte l'attenzione del Presidente di quel Consesso ad una maggiore riservatezza.

Per citare un caso, il 29 ottobre 1959 così scrivevo al Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici: « debbo rilevare con rammarico come troppo spesso vengano divulgate anche dalla stampa notizie relative a deliberazioni prese dalle singole Sezioni di codesto Superiore Consesso e dalla stessa Assemblea plenaria che per il loro stesso carattere consultivo dovrebbero essere oggetto della massima riservatezza ».

Il Presidente, il giorno successivo, 30 ottobre 1959, mi dava atto della giustezza dei rilievi, che anche in passato erano stati fatti.

« I giusti rilievi che ella ha mosso con lettera del 29 corrente hanno già in passato formato oggetto di mie segnalazioni e richiami alle Sezioni di questo Consiglio ».

Ricevuta la richiesta della ditta Castelli, passai come era mio dovere la richiesta alla competente Direzione generale, la quale in considerazione dell'urgenza dei lavori che dovevano essere ultimati per la fine del 1959 e tenuto conto che la richiesta perveniva da parte di un'impresa della cui serietà e capacità tecnico-organizzativa, non disgiunta da una forte solidità finanziaria, ritenne, di accogliere di massima la richiesta. Fu pertanto autorizzato l'Ispettore generale incaricato dei lavori dell'aeroporto di Fiumicino a consegnare una copia del progetto di massima alla ditta perchè essa potesse provvedere, come richiesto, alla redazione del progetto esecutivo di tutto il complesso e del 1° stralcio che dovevano essere presentati, con l'offerta, entro un termine massimo di giorni trenta.

Ciò non voleva assolutamente dire assegnazione dei lavori, perchè nella lettera della Direzione generale della viabilità ordinaria e nuove costruzioni ferroviarie n. 2420 del 20 giugno 1958, è chiaramente detto: « codesta Impresa è avvertita che la presentazione dell'offerta e del progetto esecutivo non impegneranno l'Amministrazione alla concessione dell'appalto, ma l'Amministrazione si riserva ogni determinazione dopo il parere degli organi consultivi ».

Ed in effetti alla assegnazione dei lavori si pervenne dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con il voto n. 1619 del 24 luglio 1958 ed il Consiglio di Stato con il voto n. 750 del 24 settembre 1958, espressero parere favorevole alla trattativa privata.

I due Consessi riconobbero unanimemente il caso di urgenza di cui al n. 4 dell'articolo 41 del regolamento di contabilità approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, urgenza che non consentiva « l'indugio degli incanti o della licitazione ».

Per l'appalto concorso era stato previsto un periodo non inferiore ai quattro mesi ma se dovessi riferirmi alla esperienza fatta, tale termine sarebbe stato, credetemi, abbondantemente superato.

Basti considerare che sul progetto di massima doveva essere ancora sentito il Consiglio di Stato e non credo che il parere si sarebbe potuto avere in meno di un mese, e sono ottimista.

Saremmo pertanto arrivati alla fine di giugno.

Si sarebbe dovuto procedere, poi, alla costituzione della Commissione giudicatrice ed all'invito delle ditte, dando ad esse un

congruo periodo di tempo per la redazione dei progetti.

Abbreviate come volete questi tempi ma in quattro mesi saremmo sì e no arrivati ad indire soltanto l'appalto concorso.

Tenuto conto, infine, del tempo necessario alla Commissione per l'esame dei progetti, tempo non determinabile *a priori* perchè dipendente dal numero dei progetti presentati e dal rapporto delle varie soluzioni prospettate, saremmo senz'altro arrivati, anche con tutta la più buona volontà, al 1959 inoltrato con un nulla di fatto.

Per rimanere nel campo di Fiumicino, basti considerare, ad esempio, che per la aerostazione l'appalto concorso fu deciso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 21 gennaio 1957 e dal Consiglio di Stato il 20 marzo 1957.

Il termine per la presentazione delle offerte da parte dei concorrenti fu stabilito, in un primo tempo, al 29 ottobre 1957 e definitivamente al 7 dicembre successivo.

La Commissione giudicatrice, costituita il 7 dicembre 1957, terminò i suoi lavori il 30 aprile 1958: quindi ricorrono 15 mesi dal deliberato del Consiglio superiore dei lavori pubblici (21 gennaio 1957).

Ed ancora:

per l'impianto di depurazione biologica dal marzo 1958 al novembre 1959 (20 mesi);

per la posa dei cavi e forniture apparecchiature telegrafoniche, dal marzo 1958 arriviamo al luglio 1959 (16 mesi);

per l'arboratura del sedime aeroportuale dal dicembre 1956 arriviamo all'aprile del 1958 (16 mesi).

Sta di fatto che il Consiglio di Stato, con il voto n. 750 del 24 settembre 1958, riconobbe per il 1° stralcio, che riguardava la costruzione di un'aviorimessa, la « sopravvenuta urgenza di compiere i lavori di completamento dell'aeroporto ».

Mi potreste obiettare: ma dove è andata a finire l'urgenza dell'aviorimessa se il contratto con la ditta fu stipulato soltanto il 27 maggio 1959 ed approvato con decreto ministeriale 20 giugno 1959, n. 2153, registrato alla Corte dei conti il 14 luglio 1959?

La risposta è nei fatti: la ditta, in pendenza del perfezionamento del contratto, e voi sapete quanto lungo sia l'*iter* amministrativo, aveva come d'uso già iniziato i lavori ed al 15 giugno 1959 — l'approvazione del contratto è del 20 giugno 1959 — aveva eseguito ben il 72 per cento dei lavori stessi.

Il 24 agosto 1959 venne redatto, per la aviorimessa, il progetto generale di variante, suddiviso in due perizie: la prima relativa al lotto dei lavori in corso e la seconda comprendente i lavori per gli impianti tecnologici ed opere murarie di rifinitura.

Non sono in grado di darvi cifre esatte di dettaglio, che potete però rilevare dagli atti in vostro possesso, nei quali risultano anche le ragioni che portarono alla variante.

Tali perizie, comunque, riportarono il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con il voto n. 1698 dell'8 settembre 1959.

Il Consiglio di Stato, invece, con il voto n. 894 del 25 novembre 1959, non ritenne di dare il parere favorevole alla trattativa, sia per i maggiori lavori del 1° lotto, sia per quelli del 2° lotto.

Osservò, infatti, quel Consesso:

1) « che, per l'appalto del primo oggetto (perizia variante e suppletiva di lire 379 milioni 948.900, rispetto alle operazioni già appaltate a Castelli), chiamate complementari, non ricorrono i suddetti presupposti (urgenza o indifferibilità dei lavori, complementarietà dei maggiori lavori a quelli già appaltati, coesistenza dannosa di più cantieri in uno stesso posto) i quali, tra l'altro, sono smentiti dal fatto che il precedente appalto doveva essere espletato entro il 3 ottobre 1959, termine ormai superato, per cui una seconda impresa può agevolmente portare sul costo la propria attrezzatura ».

2) « che, a maggior ragione, non si ravvisano giustificate le proposte del Ministero per l'affidamento, a trattativa privata, del secondo progetto, non sussistendo nè circostanze o necessità tecniche nè ragioni pratiche, data l'esistenza sul mercato di numerose imprese ben attrezzate e finanziariamente solide ».

3) « che il procedimento della licitazione può svolgersi in un tempo relativamente breve in virtù anche della natura ed estensione dei lavori non tecnicamente complessi nè di vaste proporzioni ».

Le osservazioni furono di ordine prevalentemente tecnico e gli organi tecnici del Ministero dei Lavori Pubblici controdedussero:

1) « che il progetto di variante e di maggiore spesa 24 agosto 1959, contemplava, oltre i lavori suppletivi dell'importo lordo di lire 379.948.900, anche quelli di cui al progetto di primo stralcio in data 16 luglio 1958 (caso della estensione del contratto), appaltati all'Impresa Castelli e le relative opere erano intimamente connesse in modo tale che sarebbe riuscito impossibile scindere le responsabilità fra due Imprese diverse qualora l'opera non fosse stata eseguita a perfetta regola d'arte »;

2) « che l'elaborazione del progetto di variante e maggiore spesa era stata conclusa il 24 agosto 1959, cioè prima del termine fissato per l'ultimazione dei lavori appaltati all'Impresa Castelli, la quale, in previsione di dover eseguire le nuove opere, d'intesa con la Dirigenza dei lavori di costruzione dell'Aeroporto di Roma-Fiumicino, nelle more dell'approvazione del progetto di variante aveva dovuto rallentare il ritmo di esecuzione dei lavori principali onde evitare, una volta ultimati i medesimi, che l'Amministrazione fosse costretta a sopportare le notevoli maggiori spese per tagli di pavimentazioni, demolizioni di strutture già eseguite, per dar luogo alla esecuzione delle opere dei lotti successivi (come si fa a dire che non erano intimamente connesse)? ».

3) « che è bensì vero che i lavori principali avrebbero dovuto essere ultimati entro il 3 ottobre 1959 ma, a prescindere da quanto fatto presente nei precedenti punti 1) e 2) nessun'altra impresa avrebbe potuto, mancandole l'attrezzatura sul posto, eseguire i maggiori lavori entro i successivi tre mesi stabiliti in perizia ed accettati dalla Impresa Castelli ».

Considerato il solo tempo occorrente per indire la gara, decidere l'appalto, dare la consegna dei lavori e impiantare da parte dell'impresa i cantieri, i tre mesi si sarebbero risolti a poco o niente.

4) « che l'urgenza e l'indifferibilità di completare nel più breve tempo possibile la costruzione della prima aviorimessa era dovuta all'anticipata consegna dei quadrigetti a reazione Douglas DC. 8, acquistati dall'Alitalia, per cui necessitava avere l'aviorimessa per il 15 marzo 1960, anzichè per la fine di giugno ».

Come vedete, anche dopo le osservazioni del Consiglio di Stato, gli organi tecnici dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici riconobbero e ribadirono che nella specie ricorrevano gli estremi dell'urgenza, della complementarietà dei maggiori lavori rispetto a quelli appaltati nonchè l'impossibilità della coesistenza di più cantieri in una sola opera.

Ma la giurisprudenza del Consiglio di Stato non ha legittimato il ricorso alla trattativa privata anche nei casi nei quali le speciali ed eccezionali circostanze sono determinate non da considerazioni di natura tecnica o economica relative al lavoro da eseguire, ma da esigenze di carattere sociale e nazionale?

E dove siffatte esigenze erano più che mai avvertite se non per l'Aeroporto di Fiumicino, nel quale era impegnato il prestigio dell'Italia, dell'Amministrazione pubblica, dell'Aeronautica civile in particolare e dalla cui pronta realizzazione poteva dipendere il mantenere o no l'importantissimo scalo aereo internazionale?

Cosa doveva fare il Ministro, il quale non poteva non avere presenti anche tali considerazioni, nella situazione che si era creata per la discordanza dei pareri dei massimi organi consultivi: Consiglio di Stato e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici?

Grazie a Dio è la legge che soccorre!

Sulla base del confermato giudizio in merito degli organi tecnici dei Lavori Pubblici, mi trovai nella necessità di approvare le perizie e la trattativa con decreti motivati numero 4396 del 4 gennaio 1960 e n. 818 del 9 marzo 1960, ai sensi dell'articolo 109 del più volte richiamato regolamento per l'ammini-

strazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato.

I due decreti sono stati regolarmente registrati l'8 febbraio 1960 e il 12 aprile 1960 dalla Corte dei conti, la quale, a termini dell'articolo 20 della legge sulla contabilità generale dello Stato, è tenuta a comunicare alla fine di ogni anno al Parlamento l'elenco dei contratti da essa registrati e per i quali, come nella specie, l'Amministrazione non abbia seguito il parere del Consiglio di Stato, indicando le ragioni addotte.

Consentitemi una precisazione.

Il Consiglio di Stato, nel voto n. 750 del 24 settembre 1958, relativo al 1° stralcio dell'aviorimessa, disse che la trattativa privata doveva essere limitata « all'appalto del 1° stralcio in esame » e che tale concessione non doveva costituire « per nessuna ragione, non esclusa la circostanza di avere esaminato favorevolmente il progetto di massima presentato dalla ditta, il precedente perchè questa possa invocare e la Amministrazione concedere, eguali facilitazioni per gli appalti e successivi stralci ».

Tutti i lavori affidati ed eseguiti dalla Ditta Castelli fanno sempre parte del 1° stralcio relativo alla costruzione di una aviorimessa.

La seconda trattativa riguarda, infatti, i maggiori lavori resisi necessari per completare l'aviorimessa.

Mi sembra, quindi, che sia da accertare se per quella aviorimessa ricoressero o no le condizioni volute dalla legge per una trattativa privata. E che queste sussistessero è confermato dai pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dello stesso Consiglio di Stato.

Il fabbricato, perchè di un unico fabbricato si è trattato, anche se ampliato, non poteva non essere ultimato, per le considerazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e degli organi tecnici del Ministero dei Lavori Pubblici, da una stessa ditta.

L'aviorimessa è venuta a costare lire 1 miliardo 835.563.181, ma con tale spesa si è realizzata un'opera che si è dimostrata, oltrechè funzionale, pienamente atta a soddisfare tutte le esigenze per la manutenzione ed il ricovero degli aerei in transito, esigenze per le quali era stata prevista la costruzione di ben tre aviorimesse, con una spesa, in via di massima, di lire 2.840.000.000.

È stata realizzata, quindi, come risulta evidente, una sensibile economia.

Infatti, nel piano successivo delle opere di ampliamento dell'Aeroporto di Fiumicino il problema delle aviorimesse non viene preso in considerazione, intendendosi così soddisfatte le esigenze relative al ricovero degli aerei.

In base alla legislazione vigente, come si argomenta dall'articolo 104 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827 e successive, per procedere alla esecuzione di un'opera pubblica è necessario in primo luogo che siano stanziati i relativi fondi nel bilancio.

Se si tratta, poi, di un'opera pubblica straordinaria, la spesa deve risultare inoltre preventivamente autorizzata da apposita legge.

L'articolo 49 sulla contabilità generale dello Stato dice poi che « i Ministri impegnano ed ordinano le spese nei limiti dei fondi assegnati in bilancio... ».

L'Amministrazione dei Lavori Pubblici avrebbe dunque a prima vista commesso una irregolarità nel consentire, senza finanziamento, l'esecuzione di quei lavori necessari per dare completo e funzionale l'Aeroporto di Fiumicino per l'estate del 1960.

Mentre è da precisare subito che detti lavori non furono fatti eseguire « senza finanziamento » ma in « attesa di finanziamento », è necessario, prima di esprimere un giudizio che potrebbe essere affrettato, esaminare la questione, sia da un punto di vista formale, nel quadro generale delle norme che regolano l'azione amministrativa dello Stato, che da un punto di vista sostanziale nel piano programmatico-esecutivo dei lavori di costruzione dell'Aeroporto di Fiumicino.

Le leggi fondamentali che regolano ancora oggi la vita amministrativa dello Stato, risalgono al 1865 e quelle più vicine a noi sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello stato sono del 1923, 1925 e 1928 (regio decreto 18 novem-

bre 1923, n. 2440, modificato con decreto legislativo 10 maggio 1925, n. 596 e 597 e con la legge 9 dicembre 1928, n. 2783).

Nonostante le lodevoli iniziative prese in questi ultimi tempi, siamo rimasti, se guardiamo ad altri settori più progrediti, l'industria, ad esempio, ancora al periodo della produzione artigianale, quando nel campo produttivo ci si avvia alla completa automazione. Che il problema non sia di oggi è notorio. Esso è stato avvertito in maniera veramente pressante nel dopoguerra, come è dimostrato, per citarne una fra tante, dalla circolare dell'11 agosto 1951, n. 5810/90207-2.3.2 della Presidenza del Consiglio dei Ministri: « tra i mali più gravi di cui oggi soffre la pubblica Amministrazione — così allora si esprimeva — è la lentezza della sua azione in rapporto al ritmo sempre più intenso della vita moderna. Molteplici sono le cause di questo fenomeno, che possono tuttavia ricollegarsi precipuamente alla accresciuta sfera dei compiti dello Stato ed alla permanenza di ordinamenti non consoni alle mutate esigenze dei tempi ».

Il nostro ordinamento amministrativo-contabile — bisogna riconoscerlo — è tarato da una malattia vecchia almeno quanto l'unità d'Italia, tanto che in Parlamento e fuori è stata sempre propugnata una soluzione moderna che cammini con i tempi nuovi al fine di evitare quelle tanto lamentate discrasie nell'azione amministrativa dello Stato, dovute essenzialmente allo squilibrio tra le esigenze dei tempi moderni e la arcaicità delle leggi con le quali si deve operare.

È fuori dubbio che l'azione amministrativa debba correre sui binari obbligati del bilancio e che ogni spesa debba essere autorizzata.

Il bilancio in uno Stato organizzato, altro non è che il riflesso del piano di azione amministrativa che i Governi intendono attuare.

Una volta impostato dal Governo ed approvato dal Parlamento un programma, e tale è anche la realizzazione di un'opera pubblica, occorrono necessariamente mezzi più adeguati al ritmo del moderno progresso perchè quel programma, quell'opera, vengano portati a compimento, sì da raggiungere le finalità sociali, economiche, produttivistiche, che ci si era prefissi di raggiungere.

Nella vita moderna niente è statico, tutto è in continua vertiginosa evoluzione, è progredire, andare avanti, migliorare, perfezionare, in una parola è progresso.

Abbiamo noi leggi che consentano alla azione amministrativa di stare al passo con l'intensa febbrile epoca moderna, nella quale assistiamo ad una continua necessaria, direi, dilatazione degli interventi statali in tutti i settori?

Evidentemente no!

Al contrario, considerato soltanto il lunghissimo tempo occorrente per perfezionare leggi e provvedimenti amministrativi, si corre talvolta il rischio non solo di paralizzare per un certo periodo la vita dello Stato, ma addirittura di non poter provvedere, come si dovrebbe, ad esigenze che si presentassero improvvisamente e con carattere di immediatezza e di improrogabilità.

Proprio a me è capitato di dover far fronte a situazioni gravissime provocate ad esempio dalle purtroppo note alluvioni del Polesine, del Piemonte e del Trentino-Alto Adige.

Cosa avrei dovuto fare a stretto rigore?

Studiare e predisporre soltanto gli strumenti ed attendere per operare il loro perfezionamento, non potendo ovviamente provvedere a quelle immani sciagure con i pochi milioni a disposizione sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per il pronto intervento mentre occorrevano alcuni miliardi?

Avrei dovuto, novello Mosè, fermare le acque con la taumaturgica promessa di futuri, assai futuri interventi in relazione a futuri, assai futuri finanziamenti?

Responsabilmente, all'indomani stesso della tragedia, e non sono i soli casi, disposi l'immediato inizio dei lavori di riparazione e di contenimento dei danni, in attesa degli stanziamenti che dovevano essere decisi e poi autorizzati.

Si levò allora qualche voce a dire che si sarebbe dovuto attendere per intervenire la approvazione dei necessari mezzi?

Il Parlamento approvò anzi pienamente ed incondizionatamente il mio operato e, badi bene, si trattò di lavori di miliardi.

Ma in generale se in questi ultimi anni non si fosse agito, anticipando il più possibile la realizzazione di opere che comunque avrebbero dovuto essere realizzate, non avremmo sanato tempestivamente le dolorosissime piaghe lasciate dalla guerra, spesso aggravate da successive calamità; non avremmo riammodernato e costruito *ex novo* opere pubbliche notevolissime, che sono e si appalesano ogni giorno di più indispensabili infrastruture per un più moderno progresso civile ed un maggiore benessere generale.

È innegabile che negli anni 1958, 1959 e 1960 il Ministero dei Lavori Pubblici si è dimostrato uno dei più importanti artefici del progresso economico italiano.

« Esso — come ebbi a dire alla Camera il 2 luglio 1959 — ha fatto la prova provata di quanto sia importante la sua funzione economica, nell'anno 1958 caratterizzato dalla fase di riflusso in Europa della recessione economica verificatasi nell'anno precedente nell'economia americana ».

« Se, infatti, la congiuntura americana » riconobbe il Ministro del tesoro dell'epoca, nella relazione generale della spesa statale, « è stata superata in modo che il consuntivo della attività economica nazionale è risultato molto più brillante di quanto non fosse possibile prevedere all'inizio, ciò si deve in buona parte all'energico impulso dato dagli investimenti di capitale ed all'assorbimento di mano d'opera, determinati dall'acceleramento dei programmi costruttivi in atto ed alla impostazione di nuovi importanti complessi di opere ».

Analoghi riconoscimenti sono venuti da altre fonti altamente qualificate.

Nella relazione del Governatore della Banca d'Italia alla Assemblea generale ordinaria dei partecipanti del 30 maggio 1959, a pagina 96 si legge: « il settore della produzione di materiali è in consistente ripresa fin dalla primavera del 1958 sotto l'impulso dell'aumentata attività nel campo delle opere pubbliche ». Ed ancora nella relazione del 31 maggio 1960: « la piena ripresa della produzione industriale si è giovata del clima creato da un livello sostenuto di attività nel settore dei lavori pubblici che nel 1959 ha consolidato ed anche migliorato lo sviluppo del 1958 ».

La politica coraggiosamente ma responsabilmente da me seguita è stata dunque approvata dal Parlamento ed ha ottenuto i più lusinghieri riconoscimenti.

È in questo clima di straordinaria e miracolosa ripresa della vita del Paese, dovuta, mi si permetta di ripeterlo, anche alla nuova politica produttivistica nel campo delle opere pubbliche, che va inquadrato il problema dell'Aeroporto di Fiumicino, indubbiamente il più ponderoso affrontato e risolto in questi anni.

Se mi fossi pedissequamente attenuto alle esigenze formalistiche, pur avendo nella sostanza sempre ed integralmente rispettato la legge, avremmo soffocato almeno in parte non trascurabile, con vero spirito autolesionistico, l'iniziativa.

Qual è in ultima analisi la *ratio* delle disposizioni che ad un non approfondito esame potrebbe assumersi siano state violate? Quella di evitare possibili danni che potrebbero derivare all'Erario da una delibera discrezionalità dei funzionari pubblici nell'impegno di spese.

Ogni azione, in una ordinata società quale è lo Stato, dove gli interessi e le molteplici esigenze spesso si contrastano, deve essere esaminata e studiata dal Governo prima ed approvata dal Parlamento poi, nella generale completa visione di tutta la vita economico-sociale del Paese.

L'Aeroporto di Fiumicino, è innegabile, è rientrato sempre nei piani programmatici di tutti i Governi che si sono succeduti dal 1947 ai nostri giorni e la sua realizzazione ha riportato sempre l'approvazione del Parlamento.

Cosa significa ciò? Un fine ben stabilito da raggiungere da parte dei Ministri responsabili.

A me è toccato assumere il gravoso impegno di portare a compimento l'opera, ripeto autorizzata dalla legge, dopo aver ereditato — perchè nasconderlo! — una situazione fallimentare sotto ogni profilo.

Mi si può obiettare che mancava in parte il necessario finanziamento. Ma rispondo non ho seguito lo stesso criterio già altre volte seguito, confortato dai riconoscimenti unanimi e dal plauso del Parlamento? E non è esso seguito in molti casi anche adesso da non poche Amministrazioni?

Diverso forse è il caso da quello ricordato ad esempio delle pubbliche calamità?

Oso affermare che la questione dell'Aeroporto di Fiumicino presentava eguali caratteri di pressante urgenza ed indilazionabilità per i riflessi indubbiamente importantissimi, vitali, direi, che esso aveva sulla concreta possibilità di sviluppo del traffico aereo nazionale ed internazionale del nostro Paese in specie in previsione delle Olimpiadi.

Non dovevo essère io un preciso e deciso esecutore degli impegni responsabilmente assunti in sede governativa ed a nome del Governo dinanzi al Parlamento, al Paese ed al mondo intero.

È bene rifare la storia di come siano andate le cose.

Il 7 marzo 1960, avendo l'Aviazione civile, con la quale hanno sempre agito di concerto gli organi del Ministero dei lavori pubblici, rappresentata l'esigenza di ulteriori lavori ed impianti considerati di prima necessità per il funzionamento dell'Aeroporto in occasione delle Olimpiadi dell'agosto del 1960, venne richiesto al Ministero del tesoro il necessario finanziamento.

Il Ministro del tesoro, però, il 21 marzo 1960, rispose che non ravvisava possibile addivenire a nuove assegnazioni di fondi per l'aeroporto, in quanto con le ultime assegnazioni di cui alla legge 28 aprile 1959 n. 284 (lire 4.150.000.000) e la legge 23 luglio 1959 n. 622 (lire 4.000.000.000) si sarebbe dovuto provvedere a rendere funzionale l'intero impianto.

Il 15 aprile 1960 ribadisco la necessità del finanziamento per provvedere a lavori che si erano manifestati urgenti e indifferibili successivamente agli stanziamenti richiamati da quel Ministro e per esigenze funzionali prospettate solo nelle ultime fasi dei lavori dall'Aeronautica civile e in particolare da quegli altri enti che dovevano operare nel complesso aeroportuale.

Tali necessità, precisavo, ripeto, rispondevano ad esigenze aeronautiche segnalate dal Ministero della difesa-aeronautica civile.

La tecnica aerea si è sviluppata e si sviluppa, si è trasformata e si trasforma con velocità impressionante, per cui nuove ed imprevedibili necessità possono sorgere dall'oggi al domani. Per questi motivi qualcuno non ha voluto sostenere, a torto s'intende, che l'Aeroporto è nato già vecchio? Proprio per evitare ciò, dal 1958 in poi i tecnici responsabili delle due Amministrazioni hanno sempre razionalmente aggiornate, ove necessario, le loro previsioni alle più progredite tecniche. Ciò, ovviamente, ha comportato modifiche, aggiunte e nuove spese, mai superflue però e sempre contenute nello stretto indispensabile.

« La realizzazione di un grande aeroporto », diceva il 13 gennaio 1956 il compianto onorevole Romita, allora Ministro dei lavori pubblici, « coinvolge problemi vari in funzione delle disponibilità economiche e del continuo evolversi delle esigenze proprie del trasporto aereo . . . ». « Ovviamente gli intervalli di tempo posti fra la formulazione di un programma tecnico economico, lo stanziamento dei fondi necessari e la materiale realizzazione delle opere, determinano importanti variazioni dei presupposti iniziali, sia tecnici che economici, rispetto a nuovi parametri che nel tempo si presentano ».

Il senatore Caron, che era stato Sottosegretario ai Lavori pubblici e Sottosegretario all'Aviazione civile, nel 1959, in sede di discussione del disegno di legge poi legge 28 aprile 1959, affermava al Senato: « col trascorrere del tempo nuove esigenze si manifestano » ed ancora « non ci dovremo assolutamente meravigliare se avremo successivamente nuove richieste ».

Con la mia seconda lettera del 15 aprile 1960, alla quale il Ministro del tesoro non

rispose, nè negativamente, nè positivamente, non avvertii l'Amministrazione finanziaria che data l'urgenza si era dato corso alla esecuzione delle opere per un ammontare di circa quattro miliardi, « non potendo lasciare incompleto l'Aeroporto per l'epoca stabilita? ».

Forse che il Ministero del tesoro, ben consapevole della grave responsabilità che si sarebbe assunto di fronte al Paese e di fronte al mondo intero, con l'insistere nella negativa, ha preferito trincerarsi dietro un comodo silenzio? È vero sì *qui tacet neque negat non utique fatetur,* ma mi rifiuto di dare siffatta interpretazione al comportamento di quell'Amministrazione, sempre sensibile, sia pure nelle ristrettezze di bilancio, alle esigenze segnalate.

Chi è appena addentro a queste cose non può sorprendersi e credo che ognuno di voi abbia una diretta esperienza quotidiana.

Le trattative con il Ministero del tesoro sono state, sono e saranno sempre laboriosissime perchè è suo dovere resistere, ma è altrettanto doveroso per chi deve avere, insistere.

Come, dunque, interpretare il silenzio del Tesoro? Semplicemente e puramente come un ammorbidimento della prima posizione assunta, come ho tratto convinzione dai contatti ufficiosi avuti.

Diversamente, ove non avesse ritenute valide le precisazioni dategli con la seconda lettera del 15 aprile 1960, non avrebbe richiamata l'attenzione dell'Amministrazione dei lavori pubblici nelle responsabilità alle quali andava incontro con il consentire la esecuzione di quei lavori?

« Nei rapporti fra le diverse Amministrazioni potranno essere quanto mai proficue le intese nelle vie brevi », suggeriva la Presidenza del Consiglio dei ministri nella richiamata circolare n. 5810 dell'agosto 1951, « anche perchè è da evitare » prosegue « che i contrastanti punti di vista diano luogo ad interminabili carteggi e che le Amministrazioni, trascinate da spirito polemico, finiscano col perdere di vista, come spesso accade, il fine concreto da conseguire ».

Ecco perchè non ritenni di rappresentare ufficialmente — sottolineo ufficialmente — la questione al Presidente del Consiglio e come *ultima ratio* al Consiglio dei Ministri, pur ricordando bene di averne fatto esplicito riferimento in sede di Consiglio dei Ministri.

Ero fermamente convinto, non per intuizione subiettiva, ma per motivi obiettivi, che tutto sarebbe stato naturalmente risolto, come nei non pochi casi precedenti, sia pure nel tempo strettamente indispensabile, se non si fosse verificata la crisi del luglio 1960.

E non parlo di formali promesse fattemi verbalmente da chi poteva darle, perchè è ben difficile provarle oggi date le vicissitudini politiche di questi ultimi tempi.

Cosa fa il nuovo Ministro dei lavori pubblici, onorevole Zaccagnini, come suo primo atto? Riconosce giusta la mia richiesta e il 3 agosto 1960, cioè a soli 7-8 giorni dalla presa di possesso del Ministero dei lavori pubblici, ne sollecita l'accoglimento al Tesoro.

E concludeva con queste testuali parole: « in una recente riunione presso questo Ministero, con l'intervento del Ministro Andreotti e del Sottosegretario Bovetti, dei tecnici dell'Aeronautica, è stato constatato con soddisfazione lo stato dei lavori condotti veramente con alacrità e tempestività dai dipendenti organi di questo Ministero, il che consentirà di poter dare inizio quanto prima ad una graduale concreta utilizzazione di questa importante opera secondo le previsioni già fatte ».

Sopite le polemiche, che hanno reso le Amministrazioni ... guardinghe, non lo spiego diversamente, è stato finalmente deciso di dare il via al disegno di legge per il finanziamento dei lavori eseguiti.

La spesa è risultata di lire 4.000.000.000 e ad essa si provvederà per lire 2.560.000.000 nell'esecrizio in corso con prelievo dal fondo globale di riserva sul bilancio del Tesoro e per lire 1.440.000.000 nell'esercizio 1962-63.

Su di esso hanno espresso parere favorevole le Amministrazioni interessate fra le quali quella del Tesoro.

E non rientra tutto questo nel sistema?

Infatti il finanziamento chiesto il 29 novembre 1952 dall'onorevole Aldisio, ribadito dall'onorevole Spataro e dall'onorevole Merlin, non viene perfezionato al tempo

dell'onorevole Romita e precisamente il 15 giugno 1955 e cioè a distanza di circa tre anni?

Come vedete, mai nulla di nuovo, ad eccezione della concreta realizzazione delle opere.

La questione era stata tenuta forse nascosta? È la irregolarità che si cerca di nascondere o quanto meno camuffare. Non la verità!

Il 13 maggio del 1960, nell'illustrare alla Camera lo stato dei lavori concernenti le opere pubbliche e gli impianti sportivi connessi con le Olimpiadi, nel sottolineare l'assoluta infondatezza delle critiche da parte di alcuni, forse scontenti per l'adozione dei metodi e di criteri di economia, di funzionalità, di regolarità amministrativa, in assoluto rispetto delle leggi sulla contabilità dello Stato, non dichiarai la spesa sostenuta?

« Posso perciò in tutta coscienza », dissi, « affermare che la spesa di circa 31 miliardi di lire sostenuta per la realizzazione di questo complesso aeroportuale di eccezionale livello anche sul piano internazionale, si rivela, in verità, assai modesta, in rapporto alla grandiosità degli impianti, alla razionalità delle attrezzature ed alla perfezione tecnica dei vari elementi che lo compongono ».

Mi si mosse allora qualche censura al riguardo? O forse ignorava il Parlamento che da esso erano stati soltanto autorizzati, fino allora, finanziamenti per lire 26.597.500.000? Il pensarlo sarebbe fare torto al nostro Parlamento.

Nella sostanza si può convenire, anzi si conviene senz'altro ma come si può conciliare tale impostazione, mi potreste obiettare, con le leggi che regolano l'azione amministrativa dello Stato?

Esse vanno comunque rispettate e il non rispettarlo costituisce irregolarità.

D'accordo. Permettetemi perciò di dire qualcosa anche sull'aspetto formale della questione.

È fuori dubbio che le previsioni di spesa possono risultare, in pratica, insufficienti, per cui, a stretto rigore, si dovrebbe arrivare, come detto, alla paralisi dell'azione amministrativa.

È possibile ciò? Mi si può rispondere che come un tempo si provvedeva agli imprevisti mediante il cosidetto bilancio di assestamento, soppresso con la legge 26 giugno 1913, n. 740, oggi si può provvedere ad imprevisti e maggiori spese con i mezzi predisposti nello stesso bilancio di previsione o con separate nuove iscrizioni in bilancio.

Ma quanto tempo occorre, e qui si rivela appieno la inadeguatezza delle vetuste leggi ancora vigenti, per arrivare, ad esempio, al decreto di prelievo dal fondo di riserva?

La verità vera, ripeto, è che le procedure sono elefantiache, non consone ai tempi moderni ed alle tecniche odierne. Per cui troppo spesso l'Italia può paragonarsi ad un cimitero di opere incompiute.

È vero, sono stati assunti impegni — preciso che non mi riferisco all'impegno formale — in eccesso ai fondi autorizzati.

Non penso che si voglia parlare della responsabilità amministrativa di cui all'articolo 81 della vigente legge di contabilità generale dello Stato.

A parte le gravi incertezze che in materia sussistono, per la affermazione di tale responsabilità, mi sembra, che la semplice violazione della legge di bilancio non basta, dovendosi associare all'elemento soggettivo quello oggettivo del danno che potrebbe essere anche il solo turbamento finanziario derivante dalla violazione anzidetta.

Ma di siffatto danno potrebbe però parlarsi qualora si fossero rese necessarie immediate erogazioni di danaro pubblico per spese che avrebbero potuto evitarsi o almeno differirsi.

Ma la giurisprudenza, non vorrei errare, non esclude la responsabilità nel caso di spese obbligatorie e, in ogni caso, quando si provi che con l'eseguita erogazione si è evitato per lo Stato un danno maggiore?

E quale danno è dunque venuto all'Erario dai lavori eseguiti per rendere funzionale lo scalo aereo di Fiumicino? Funzionale, desidero chiarire, nel senso di assicurare la necessaria migliore efficienza in relazione alle più aggiornate innovazioni tecniche via via suggerite dalla più moderna

scienza aeronautica, specie nel campo delle attrezzature strumentali.

Dei 4 miliardi circa, e non oltre 5 come si va dicendo, spesi, ben 2 miliardi e 800 milioni riguardano proprio le attrezzature strumentali.

Al fine di evitare improvvise turbative al bilancio dello Stato ed in considerazione del tempo necessario all'Amministrazione finanziaria di reperire i fondi occorrenti, mi premurai di adottare tutti gli accorgimenti possibili perchè lo Stato non si trovasse nella immediata necessità di erogare somme che al momento poteva anche non avere disponibili.

I contratti stipulati senza copertura non sono infatti nulli, nè fanno venire meno i crediti che da questi siano sorti in favore dei privati, ma le Ditte, infatti, si sono contrattualmente impegnate ad attendere, per il pagamento dei lavori eseguiti, il necessario stanziamento in bilancio.

Siamo sinceri: non è poco.

Nelle azioni di responsabilità, il danno, sia come danno emergente, sia come lucro cessante, è costituito da qualunque diminuzione del patrimonio, che lo Stato abbia patito in conseguenza dell'atto del funzionario.

Ebbene, occorre dimostrare, vuoi nell'una, vuoi nell'altra specie, il danno che dal comportamento dell'Amministrazione dei lavori pubblici, è venuto allo Stato. Con tranquillità rispondo: nessuno, anzi, ne è derivato un sensibile vantaggio morale, sociale, politico ed economico.

I contratti di appalto, in quanto determinano una spesa per lo Stato, dovrebbero ascriversi tra i contratti passivi, ma considerate le favorevoli conseguenze, anche lontane, che derivano dalla costruzione di opere pubbliche, sulla sostanza patrimoniale dello Stato, essi sono da ritenersi contratti sostanzialmente attivi.

Se danno non è derivato allo Stato, ed in appresso meglio lo dimostrerò, non può, quindi, parlarsi della responsabilità amministrativa di cui all'articolo 81 della legge sulla contabilità generale dello Stato.

Non rimane, pertanto, che esaminare quel comportamento sotto il profilo politico.

Subito mi domando: esso ha mai avuto censure da parte del Parlamento? Ho ricordato il discorso da me tenuto alla Camera il 13 maggio 1960, ma altre occasioni non sono mancate, nè mi sono io sottratto alle più aperte discussioni.

Il Ministero dei lavori pubblici, nella primavera del 1960, a seguito delle nuove giustificate richieste dell'Aeronautica, si è venuto a trovare al bivio di due strade: l'una che portava alla stasi dei lavori con tutti i danni conseguenti alla mancata entrata in esercizio di un'opera così rilevante, non solo socialmente ma anche economicamente ed al relativo rapido degrado delle opere abbandonate o incompiute, per tutto il tempo occorrente ad ottenere e perfezionare il finanziamento, l'altra, irta di maggiori difficoltà, di proseguire l'opera nelle more di tale finanziamento. Responsabilmente ho fatto la mia scelta confortato dal parere dei miei funzionari, e poteva essere diversa? I nuovi lavori potevano essere rinviati quando oramai eravamo in vista della dura meta perseguita tenacemente per circa tre anni?

Come si poteva abbandonare, con danno ancora maggiore, una opera della quale si sentiva ogni giorno di più la necessità? Non si avverte già l'altra necessità di ampliare l'Aeroporto con una previsione di spesa di 30 miliardi? Questa è la sola, vera realtà.

Anche in siffatta situazione ho voluto il massimo rispetto delle leggi che regolano l'esecuzione e l'appalto delle opere pubbliche.

Il divieto della esecuzione di opere senza finanziamento non mira anche ad evitare la formazione di contratti, i quali proprio perchè non coperti da finanziamento, potrebbero non seguire il normale corso procedurale, ben regolamentato allo scopo, appunto, di evitare abusi ed irregolarità?

Ho lasciato me stesso ed i funzionari arbitri della situazione di necessità, che si era presentata?

Voi avete gli atti a disposizione e potete giudicare.

Confermo che ho preteso che tutte le norme venissero regolarmente rispettate.

L'*iter* attraverso il quale si arriva all'approvazione ed all'esecuzione di un'opera è

molto complesso e si può riassumere nei seguenti principali punti:

1) il progetto dell'opera, elaborato e compilato secondo determinati criteri e modalità, deve essere sottoposto a prestabiliti controlli in linea tecnica;

2) il progetto del contratto va anch'esso sottoposto a determinati controlli, intesi ad accertare, nell'interesse dell'Amministrazione, la convenienza dell'opera sotto ogni punto di vista?

3) la scelta del contraente deve avvenire secondo prestabilite modalità;

4) la stipulazione del contratto deve seguire determinate regole, così pure la sua approvazione.

Inoltre:

l'esecuzione del contratto deve essere seguita e controllata direttamente dall'Amministrazione mediante i propri organi;

la verifica dell'opera e la liquidazione finale del credito dell'appaltatore sono disciplinate da norme speciali.

Si è tenuto conto di tutto ciò?

Tutti i progetti, nessuno escluso, sono stati elaborati secondo le norme che regolano la progettazione delle opere pubbliche e realizzati nella più stretta osservanza delle leggi.

Su di essi è stato sempre inteso, anche quando non richiesto dalla legge, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, come è noto, è competente ad esprimere parere per lavori di importo non inferiore ai 200 milioni e per quelli in gestione dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, di importo non inferiore a lire 50.000.000.

Per l'assegnazione dei lavori sono state osservate e rispettate tutte le disposizioni di legge e nelle gare, nonostante il pagamento differito, si sono sempre ottenuti sensibili ribassi.

Dall'anticipata realizzazione delle opere, che prima o poi avrebbero dovuto sempre essere eseguite, è venuto dunque un danno allo Stato? Nessuno, ripeto, si può affermare senza tema di essere smentiti.

Consentitemi di fare un'altra considerazione.

Per portare a conclusione un finanziamento occorre, anche nella più rosea delle previsioni, notevole tempo.

Non voglio pensare ai due anni e mezzo occorsi per lo stanziamento di 14 miliardi di cui alla legge 15 giugno 1955, n. 513 — la richiesta del ministro Aldisio risaliva al 29 novembre 1952 — nè alla autorizzazione di spesa di lire 4.150.000.000, disposta con la legge 28 aprile 1959, n. 284, che sprofonda le sue radici nel tempo fino alla richiesta fatta dal ministro Romita il 13 gennaio 1956.

Sta di fatto che saremmo senz'altro arrivati, con tutta la celerità possibile ed immaginabile, nella piena estate del 1960 in piene Olimpiadi!

Sola conseguenza, se l'Amministrazione dei lavori pubblici si fosse attenuta alle esigenze formalistiche, l'inevitabile fermo dei lavori.

Il danno, da un ristagno o dalla forzata paralisi dei lavori sarebbe stato incalcolabile, come purtroppo, proprio per la mancanza di più idonei strumenti legislativi, abbiamo spesso dovuto lamentare nei più disparati campi di attività del Ministero dei lavori pubblici e non solo di questo Ministero.

Quante volte, mi si consenta il paragone, si è intervenuti quando i buoi erano scappati dalla stalla? Con quale aggravio di spesa a danno dell'Erario è facilmente intuibile.

Credo di non andare errato, se oso affermare, che ciascuno di noi tutti ne avrà personale esperienza.

Per l'Aeroporto di Fiumicino, questo pericolo, aggravato dalla frammentarietà dei finanziamenti, è stato sempre tenuto presente dai colleghi che, molto autorevolmente, mi hanno preceduto alla Direzione del Dicastero dei lavori pubblici.

Il ministro Merlin, l'11 dicembre 1953, quando si discuteva ancora sul finanziamento richiesto nel novembre del 1952 dal ministro Aldisio, così disse: « la sospensione dei lavori conseguente ad una eventuale deficienza di fondi gravemente danneggerebbe le opere già eseguite od in corso, accrescendo così l'onere finanziario dello Stato ».

Il ministro Romita, il 20 maggio 1954, nel sollecitare sempre lo stesso finanziamento, nè ribadisce l'urgenza perchè « una forzata sospensione non abbia a danneggiare le opere già eseguite ».

E pensate che siamo negli anni in cui era in atto un programma costruttivo di meno di quattro miliardi, mentre alla primavera del 1960 erano state realizzate opere per oltre 26 miliardi.

E il costo dei lavori non conta?

Cosa sarebbero essi costati se fossero stati eseguiti, ed eseguire si dovevano, a finanziamento perfezionato?

Ma a questi danni che si sono evitati (il danno emergente dei giuristi) si devono aggiungere i vantaggi che si sono conseguiti, evitando così, per dirla sempre con i giuristi, il danno come « lucro cessante ».

Le olimpiadi erano ormai alle porte e il nuovo scalo internazionale era più che mai necessario.

Tanto necessario, mi si può obiettare, che è stato aperto al traffico soltanto nel gennaio dell'anno in corso. Questo è altro problema e ne riparleremo perchè non è problema di poco conto nell'economia generale della iniziativa.

Certo, anche se la data in cui è stato definitivamente aperto non è quella che mi era stata ordinata, e che io mi ero impegnato sacrosantamente a rispettare, l'Aeroporto di Fiumicino è stato largamente utilizzato durante le Olimpiadi.

Esso ha egregiamente lavorato, assorbendo tutto il traffico aereo straordinario non capiente a Ciampino (voli charter eccetera).

Olimpiadi a parte, il non avere ultimato per quella data l'Aeroporto, le cui fasi costruttive erano seguite con estrema attenzione da tutto il mondo, non solo avrebbe significato dare un gravissimo colpo al prestigio del nostro Paese, ma avrebbe quasi certamente comportato il dirottamento del traffico aereo internazionale dallo scalo geograficamente naturale di Roma che si trova al centro del Mediterraneo, verso altri Paesi.

L'Aeroporto di Ciampino non poteva assolutamente più soddisfare le sempre più crescenti esigenze del traffico internazionale, anche dal punto di vista della sicurezza, per cui le Compagnie aeree, ove non avessimo provveduto, si sarebbero trasferite altorve e più volte lo hanno fatto chiaramente intendere.

Gli Aeroporti di Atene e di Marsiglia erano pronti.

Il ristagno dei lavori nella costruzione del nuovo aeroporto avrebbe comportato » avvertiva il Ministro dei lavori pubblici — onorevole Romita — il 13 gennaio 1956 « gravi conseguenze ai fini delle possibilità di espletamento del traffico aereo nazionale ed internazionale che farà capo a Roma ».

Quali sarebbero stati i danni che sarebbero derivati, non solo all'aviazione civile, ma all'economia generale del nostro Paese dal verificarsi di una siffatta ipotesi, più che mai allora reale?

Potevo non tenere presente anche questo importantissimo aspetto della questione?

Ho sempre avuto di tutti i problemi affrontati una visione unitaria nel quadro generale di tutta la vita economico-sociale dell'Italia, per gli inevitabili riflessi che il particolare riverbera sul generale, che è poi la somma dei particolari.

Da queste considerazioni succintamente esposte è derivata la mia meditata, responsabile azione, coraggiosa o decisa che pur possa apparire.

Per l'uomo investito di pubbliche responsabilità, come tutti noi lo siamo, c'è, al di sopra delle esigenze formali, ma non contro o al di fuori di esse — non drizzino le orecchie i giuristi! — un imperativo categorico che è quello di tutelare al massimo gli interessi dello Stato, facendo proprio gli interessi dello Stato.

Diversamente quale sarebbe l'apporto responsabile degli uomini politici del Governo se non vi fosse il personale responsabile apporto?

È la *salus rei publicae* che i Romani, maestri del diritto, ci hanno tramandato con scultorea frase: *suprema lex esto.*

« Le ignobili, ingiuste e tendenziose critiche, ma purtroppo *nemo propheta in patria sua,* come ebbi già a dire alla Camera: " danno sì amarezze, le quali, però, non fan-

no che irrobustirci nella certezza di avere operato per il meglio nell'interesse generale e con il migliore proposito " ».

I fatti sono quelli che contano e tutti i tecnici e specialisti stranieri che hanno visitato il vasto e moderno impianto, che è diventato meta quotidiana dei romani e dei turisti, hanno giudicato le opere come documento della nostra capacità inventiva e costruttiva.

Ricordo, fra i tanti, l'architetto svizzero Ceschger, uno dei più noti esperti di costruzioni aeroportuali, il signor Trickey, Capo Ufficio dei lavori pubblici per il Circondario di Melbourne, il signor Pesljak, Vice Presidente del Comitato olimpico dell'U.R.S.S.

Ciò legittima l'orgoglio di avere veramente contributo in modo valido ad aumentare motivi di interesse per la nostra terra e la considerazione per la operosità e la capacità degli italiani.

Ed ora un altro aspetto va illustrato anche se non riguarda direttamente il Ministero dei lavori pubblici perchè non poco ha influito e viziato di sè l'andamento dei lavori.

Voglio riferirmi alla mancanza di un ente di gestione da anni sollecitato e mai realizzato.

E pensare che nel lontano 1947, l'allora Ministro della difesa, senatore Cingolani, nella lettera di incarico al generale Matricardi di presiedere la Commissione che voi ben conoscete, prevedeva anche « la futura opportunità della costituzione di un apposito " Ente per l'Aeroporto di Roma " », il quale avrebbe dovuto provvedere alla esecuzione delle opere ed al loro esercizio.

Quando si costruisce una fabbrica, e consentitemi di parlare per esperienza personale, il Dirigente che si rispetti e che non voglia correre avventure, provvede, fin dal primo delinearsi del complesso aziendale, a predisporre organizzazione e uomini per le singole macchine, per i singoli passaggi di materie prime, insomma, tutto quanto è necessario perchè la fabbrica possa entrare in funzione, ripeto, con esperto personale ed adeguata organizzazione.

A maggior ragione questo era necessario prevedere per un aeroporto della grandezza e complessità quale è il « Leonardo da Vinci ».

Consapevole di tutto ciò, non mancai, nello spirito di fattiva collaborazione da me voluto tra le due Amministrazioni, di richiamare ripetutamente l'attenzione del Ministero della difesa-aeronautica, al quale spettava e spetta il compito di provvedere alla definitiva organizzazione dell'aeroporto, sull'importante problema di predisporre in tempo utile gli strumenti per una efficiente ed adeguata gestione quale lo scalo aereo richiedeva al momento della sua entrata in esercizio.

Con vivo rammarico la mia voce è stata una *vox clamantis in deserto*.

Come sapete, la legge 15 giugno 1955, n. 513, con la quale venne disposto il primo massiccio finanziamento di lire 14 miliardi, all'articolo 4 disponeva che le opere, dopo il collaudo, dovevano essere consegnate dal Ministero dei lavori pubblici a quello della difesa (Aeronautica) anche per singoli lotti capaci di utile funzionamento.

Al Ministero dei lavori pubblici spettava, infatti, solo il compito di costruire le opere e non quello di mantenerle, una volta costruite, in efficienza.

Sapete che la quasi totalità, per non dire la totalità, delle opere costituenti il grangioso complesso aeroportuale, sono state iniziate e realizzate negli ultimi due anni e mezzo, per cui il loro collaudo sarebbe andato a coincidere con l'epoca in cui l'aeroporto doveva entrare in esercizio.

Preoccupato di ciò ed in considerazione del tempo necessario per provvedere ad una efficiente organizzazione, il 29 aprile 1959, con lettera n. 398, informavo il Ministero difesa-aeronautica che a partire dal 15 giugno 1959 potevano essere consegnate alla Aeronautica numerose, considerevoli opere.

Il 12 maggio 1959 richiamavo l'attenzione dello stesso Sottosegretario che si trattava di opere eseguite di recente di prossima ultimazione, per cui se avessimo dovuto attendere il collaudo, così come l'articolo 4 della legge richiamata prescriveva, sarem-

mo arrivati all'epoca in cui l'aeroporto doveva entrare in esercizio.

« Era necessario, per ragioni pratiche — precisavo nella lettera — effettuare la consegna delle opere a titolo provvisorio alla Aeronautica fin dalla loro ultimazione senza pregiudizio delle riserve e cautele che l'Aeronautica intendesse fare in pendenza della procedura definitiva. Ciò perchè a tali ragioni pratiche si aggiungeva il fatto che al bilancio dei lavori pubblici faceva carico soltanto la spesa della costruzione delle opere aeroportuali e non quella attinente l'esercizio e la manutenzione delle opere stesse, che deve avere inizio fin dal momento in cui esse vengono ultimate ».

Poichè non ebbi risposta nè alla prima nè alla seconda lettera, il 25 maggio successivo, inviavo all'onorevole Bovetti e per conoscenza al Ministero della difesa-aeronautica — Direzione generale del Demanio — il seguente telegramma:

« Prego voler dare cortese sollecito riscontro mia nota 1398 del 29 aprile et successiva del 12 maggio 1959 relative consegna provvisoria primo gruppo opere aeroportuali Fiumicino stop segnalo urgenza procedere consegne per risolvere pendenze relative manutenzione et gestione opere ».

Ma ancora silenzio, che viene rotto da una nota diramata dalla « Air Press » del 4 giugno 1959: « Il Ministro della difesa, onorevole Giulio Andreotti, ha ricevuto giovedì sera 4 giugno il Sottosegretario all'Aviazione, onorevole Bovetti eccetera, i due uomini di Governo hanno compiuto un vasto giro di orizzonte esaminando tutti i delicati settori dell'Aviazione civile dall'Aeroporto di Fiumicino fino alla costituzione dell'organo autonomo di governo. Su questo colloquio, l'Ufficio Stampa del Ministro e del Sottosegretario interessati, hanno steso una cortina di assoluto silenzio.

« Air Press » è in grado di annunciare un prossimo sopraluogo del Ministro della difesa all'Aeroporto di Fiumicino in relazione alla nota questione dell'assegnazione della gestione dell'Aeroporto stesso ».

Il 28 agosto 1959 scrivo ancora una volta al Ministero della difesa-aeronautica con lettera n. 2927, ribadendo la necessità che: « occorre tenere presente tuttavia che l'entrata in funzione, anche parziale, dell'Aeroporto di Fiumicino, non potrà avvenire se non dopo la costituzione attiva dell'Ente che dovrà gestire l'Aeroporto ».

Soltanto il 13 gennaio 1960, con lettera inviata ai Ministeri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti, del turismo e dello spettacolo, all'Amministrazione provinciale di Roma, al Comune di Roma, alla Camera di commercio di Roma, all'Ufficio del Segretario generale A.M., al Comando della 3ª Z.A.T., al Ministero della difesa, nel far presente che « per la predisposizione delle direttive generali sull'organizzazione dell'Aeroporto di Roma-Fiumicino, il Sottosegretario di Stato per l'Aviazione civile si avvale di una Commissione consultiva da lui presieduta », chiedeva ai Dicasteri ed Enti sopra indicati di designare un loro rappresentante.

A pochi mesi dall'entrata in esercizio dell'aeroporto si pensa finalmente di costruire una Commissione e non so se sia stata poi costituita.

Il 7 luglio 1960, alla vigilia dell'allora stabilita apertura al traffico dell'aeroporto, ricevo dal Ministero della difesa la lettera numero 23771 nella quale, dopo avermi dato assicurazione che da parte di dipendenti dell'Aeronautica in servizio a Ciampino (signor Pistone e generale Musco) non erano state fatte dichiarazioni polemiche nei confronti dei Lavori pubblici che un giornalista ad essi attribuiva, testualmente: « Anche di recente al Senato ho avuto l'occasione di affermare solennemente la riconoscenza che l'Aeronautica ha verso l'Amministrazione dei lavori pubblici per i lavori aeroportuali del dopoguerra ed in particolare per quelli di Fiumicino. Se ci sono persone comunque interessate a creare pettegolezzi o dissapori, dobbiamo congiuntamente smascherarle cominciando col dare un nome ed un cognome ad ogni sussurratore. Ritengo poi utile che si faccia al più presto una riunione tra di noi con la presenza di un piccolo numero di tecnici, per stabilire con puntualità e concretezza il programma delle prossime settimane per dare inizio all'attivazione dell'Aeroporto Intercontinentale romano ».

Sta di fatto che a dieci mesi dall'apertura al traffico del « Leonardo da Vinci » la necessità di affidare ad un ente autonomo la gestione dell'aeroporto si fa ogni giorno di più sentire.

Gli organismi burocratici, è sempre lo stesso problema di fondo che affiora, nonostante la loro buona volontà, non possono agire con quella scioltezza e tempestività, perchè spesso legato a disposizioni antiquate, a *iter* amministrativi complessi, talvolta defadiganti, affatto adeguati alle esigenze dei tempi moderni.

L'aeroporto non è soltanto un complesso di opere da mantenere in efficienza, e non è poco, ma è anche e sopratutto, nell'era attuale, un centro di traffico commerciale, industriale e turistico di primaria importanza con esigenze tutte particolari.

Esso ha bisogno di essere amministrato da un organismo snello, dinamico, pienamente e autonomamente responsabile, quale non può essere, almeno fino a quando non si arriverà alle tanto auspicate ed attese riforme, un organismo burocratico.

E l'Ente non è stato ancora costituito.

Ecco ora i documenti citati nel corso della lettura del memoriale:

Ecc. Sen. Avv. Adone ZOLI
Presidente del Consiglio dei Ministri

Roma

Roma, 30 dicembre 1957

Caro Presidente,

ho voluto stamane recarmi a Fiumicino per rendermi personalmente conto della situazione dei lavori dell'Aeroporto Intercontinentale.

Ho dovuto, con mio vivo disappunto, rilevare che l'impostazione di questa opera è stata fatta con esagerazione e dispendio sulla base del progetto di massima predisposizione dell'Aviazione civile e delle richieste dei Servizi dell'Aeronautica e ciò trova una conferma nel fatto che, nonostante siano stati spesi fin ora L. 14 miliardi ed altri 4 miliardi saranno spesi per lavori di prossimo appalto, il complesso non sarà ancora portato a termine.

La grandiosità dell'opera, sproporzionata alle reali esigenze ed ai mezzi del nostro bilancio, avrà conseguenze negative, anche per quanto riguarderà le spese di esercizio e di manutenzione, per le quali, peraltro, non sono in grado di dare delle precisazioni.

Un'opera accessoria ma indispensabile per per l'efficienza dell'Aeroporto è costituita dalla strada che dovrà allacciare Roma al complesso aeroportuale ed urbano che sorgerà intorno e che dovrà essere adeguato, come minimo alle famiglie di circa 5.000 persone che nell'aeroporto troveranno occasione di lavoro. Per questa opera mi riservo di indicarti la spesa minima indispensabile.

Da parte mia ho dato disposizioni, di cui seguirò personalmente l'attuazione, affinchè abbiano sollecito corso i lavori indispensabili ad assicurare che un primo esercizio — anche se non completo — possa avere inizio con il 1960.

Mi riservo di ritornare sull'argomento per sottoporti il programma da svolgere per raggiungere la finalità suddetta.

Con molti cordiali saluti.

TOGNI

VERBALE DI VISITA

N. 1

Il giorno 5 febbraio 1958 si sono recati a Fiumicino i signori:

Professor dottor ingegner Giuseppe Rinaldi, Ispettore generale incaricato della vigilanza dei lavori di costruzione dell'Aeroporto di Fiumicino;

Dottor ingegner Domenico Romano, Ispettore generale delegato delle Nuove costruzioni ferroviarie;

Dottor ingegner Giuseppe Grauso, ingegnere capo del Genio civile;

Dottor ingegner Luigi Lancetti, Ingegnere superiore del Genio civile,

per procedere ad un accurato esame dello stato attuale della pista di volo n. 1, eseguita con pavimentazione flessibile, e con pavimentazione cementizia, i cui lavori sono stati eseguiti dall'Impresa Soc. Costruzioni & Fondazioni di Milano — per contratto in data 18 giugno 1953, n. 158, di repertorio, atto di sottomissione 19 settembre 1953 e verbali nuovi prezzi 2 dicembre 1953 e 1° dicembre 1954 — nel periodo 1° marzo 1953 - 31 gennaio 1955 — e collaudati in data 7 settembre 1956, apportando all'ammontare dei lavori, risultante dallo stato finale, una detrazione provvisoria di lire 94.175.000, successivamente trasformata in detrazione definitiva di lire 59.514.000.

Si è dapprima proceduto ad una ricognizione della pista flessibile e propriamente del primo tratto della lunghezza di metri 1.454,70 (eseguita con sottofondo stabilizzato in cemento) e successivamente del 2° tratto, della lunghezza di m. 2.636,96 (eseguite con sottofondo stabilizzato a legante bituminoso).

Da tale visita è emerso che il manto finale della pista, costituito fondamentalmente da una malta a legante idrocarburato sulla cui parte superiore fu posto un apposito trattamento chimico-fisico per assicurare la proprietà antikerosene sia nel 1° tratto, sia nel 2° tratto (in misura diversa) si presenta, nel senso longitudinale e trasversale, avvalorato da fessurazioni notevolmente diffuse e ramificate a guisa di ragnatela; le fessure interessano la superficie del manto con aperture di ampiezza dell'ordine di alcuni millimetri con una slabbratura sui bordi.

Il fenomeno ha interessato, in misura diversa, sia le striscie centrali che quelle laterali della pista.

Allo scopo di determinare se le fessurazioni interessano il solo spessore del manto ultimo od anche i sottostanti strati, (costituiti da un binder in conglomerato fillerizzato dello spessore di centrimetri 4, da un mac-adam penetrato dello spessore di centimetri 1, da un mac-adam rullato a fondo dello spessore di centimetri 12 e da centimetri 14 di misto di cava stabilizzato a cemento o bitume) sono stati praticati con mazza e scalpello vari saggi in profondità interessanti l'intero corpo della pista, eseguendo nel contempo una cineripresa delle fessurazioni esistenti su alcuni tratti di pista ed una serie di fotografie atte a documentare le risultanze dei saggi stessi.

In particolare si riportano di seguito le osservazioni fatte su alcuni saggi:

1° Saggio: delle dimensioni di metri 0,60 x metri 1,40, praticato a metri 361 dalla testata Sud e a m. 9,00 dal ciglio destra.

Il manto si presenta ben ancorato al sottostante binder ma di resistenza meccanica disuniforme in tutto lo spessore, la parte superficiale presenta resistenza e durezza notevolissima, elevata rigidezza ma alta fragilità, i grani sono energicamente legati poichè il velo di legante nero presenta adesione all'aggregato, con assai scarsa plasti-

città. Nella parte inferiore del manto sono invece del tutto assenti le caratteristiche di rigidezza.

Di quattro fessurazioni visibili sulla parte superficiale della pista, prima di praticare il saggio, si rileva che solo una ha interessato, per centrimetri 1,5, anche il sottostante binder. Sul fondo delle fessure poi è stato riscontrato un deposito di sabbia gialla presumibilmente dovuto alle azioni meteoriche di trasporto colico-idraulico, si è a seguito di ulteriore approfondimento del tasto altresì potuto constatare il perfetto ancoraggio tra il binder ed il sottostante strato in mac-adam penetrato.

2° Saggio: di dimensioni di metri 0,60 x metri 1,40 praticato a metri 386,00 dalla testata sud e a m. 9 dal ciglio destra.

Le risultanze di tale saggio non differiscono da quelle del precedente.

3° Saggio: delle dimensioni di metri 0,60 o metri 1,40, praticato a 2121 dalla testata Sud e a m. 4,20 dal ciglio destra.

Le risultanze sono analoghe ai saggi precedenti, con la sola variante che le fessurazioni non intaccano il sottostante binder.

4° Saggio: delle dimensioni di metri 0,60 x metri 1,40, praticato a metri 2,228 dalla Testata sud e a metri 10 dal ciglio sinistra:

Le risultanze del saggio sono identiche ai saggi precedenti, con la sola variante che nessuna fessurazione intacca il sottostante binder.

La documentazione fotografica è allegata al presente verbale ed illustra chiaramente le risultanze delle osservazioni e dei saggi praticati.

L'Ispettore generale Domenico Romano fa rilevare che, dall'epoca del suo completamento, la pista in argomento è stata usata per attività di volo in vari periodi e precisamente:

a) nei mesi aprile-giugno 1956 per voli di allenamento dei piloti militari partecipanti alla manifestazione aerea internazionale dell'anno 1956, promosso dal Ministero difesa-aeronautica;

b) dal 1° luglio 1957 al 19 dicembre 1957 per voli di addestramento effettuati da aviogetti della 44ª aerobrigata cui era stato concesso in temporaneo uso il gruppo delle piste di volo e rullaggio nelle more di alcuni lavori di ampliamento in corso all'aeroporto di Pratica di Mare.

c) Attualmente, infine, per voli di addestramento piloti dell'Aviazione civile.

Di quanto sopra viene redatto il presente verbale, in sette copie ed un originale che, previa lettura, viene sottoscritto dagli intervenuti.

L'Ispettore generale incaricato
G. RINALDI

L'Ispettore generale delegato
D. ROMANO

L'ingegnere capo uscente
G. GRAUSO

L'Ingegnere dirigente entrante
L. LANCETTI

VERBALE DI VISITA

N. 2

Il giorno 5 febbraio 1959 si sono recati a Fiumicino i signori:

professor dottor ingegner Giuseppe Rinaldi, Ispettore generale incaricato della vigilanza dei lavori di costruzione dell'Aeroporto di Fiumicino;

dottor ingegner Domenico Romano, Ispettore generale delegato delle nuove costruzioni ferroviarie;

dottor ingegner Giuseppe Grauso, Ingegnere capo del Genio civile;

dottor ingegner Luigi Lancetti, Ingegnere superiore del Genio civile, per procedere ad un accurato esame dello stato attuale della pista di volo n. 1, eseguita con pavimentazione flessibile, e con pavimentazione cementaria i cui lavori sono stati eseguiti dall'Impresa società costruzione e fondazioni di Milano, per contratto di repertorio n. 158 in data 18 giugno 1953, atto di sottomissione 19 settembre 1953 e verbali nuovi prezzi 2 dicembre 1953 e 1° dicembre 1954, nel periodo 1° marzo 1953-31 gennaio 1955 e collaudati in data 7 settembre 1956, apportando all'ammontare dei lavori, risultante dallo stato finale, una detrazione provvisoria di lire 94.175.000, successivamente trasformata in detrazione definitiva di lire 59.514.000.

Dopo la ricognizione della pista flessibile si è proceduto alla visita alla pista cementizia costituente le testate della pista di volo e rullaggio n. 1 e la pista di rullaggio n. 1 riscontrando quanto segue:

RIEPILOGO

Pista di rullaggio n. 1 fino all'incrocio con la pista di volo n. 2

DESCRIZIONE	Abrasioni profonde (*a*)	Abrasioni affioranti (*b*)	Lesioni (*c*) leggere	Lesioni (*c*) profonde	Buche isolate (*d*)
Superficie lastra 750 x 750 mq. 56,25	mq.	mq.	ml.	ml.	mq.
Abrasioni profonde (*a*)					
1/1 lastroni n. 6 x 56,25	337,50				
1/2 lastroni n. $\frac{2 \times 56,25}{2}$	56,25				
Abrasioni affioranti (*b*)					
1/1 n. 93 x 56,25		5.231,25			
1/2 n. $\frac{109 \times 56,25}{2}$		3.065,63			
1/3 n. $\frac{31 \times 56,25}{3}$		581,25			
1/4 n. $\frac{42 \times 56,25}{4}$		590,62			
1/5 n. $\frac{29 \times 56,25}{5}$		326,25			
1/6 n. $\frac{8 \times 56,25}{6}$		46,87			
1/10 n. $\frac{29 \times 56,25}{10}$		163,13			
Lesioni					
leggere n. 126 x 7,50			945		
profonde n. 26 x 7,50				195	
Buche					
1/1 n. 10 x 56,25					562,50
1/4 n. 1 x 56,25					14,06
1/10 n. 2 x 56,25					11,25
TOTALI . . .	393,75	10.005,00	945	195	587,81

RIEPILOGO

Pista di volo n. 1 - Raccordi - Incrocio fra pista di volo n. 1 e pista di volo n. 2 - Piazzali

DESCRIZIONE	Abrasioni profonde (*a*)	Abrasioni affioranti (*b*)	Lesioni (*c*) leggere	Lesioni (*c*) profonde	Buche isolate (*d*)
PISTA DI VOLO N. 1	ml.	mq.	ml.	ml.	n.
Abrasioni superficiali					
a) Testata nord, les. lg. 6 x 7,50			45,00	7,50	4
1/10 lastre n. $\frac{9 \times 56,25}{10}$		50,63			
1/2 lastre n. $\frac{1 \times 56,25}{2}$		28,13			
1/4 lastre n. $\frac{1 \times 56,25}{4}$		14,06			
1/5 lastre n. $\frac{1 \times 56,25}{5}$		11,25			
1/20 lastre n. $\frac{1 \times 56,25}{20}$		2,81			
b) Testata sud					
1/1 lastre n. 9 x 56,25		506,25			
1/2 lastre n. $\frac{25 \times 56,25}{2}$		703,12			
Lesioni trav. 17 - lg. 17 — 34 x 7,50			255,00		
c) Raccordo testata sud e piazzale					
1/1 n. 7 x 56,25		393,75			
1/2 n. $\frac{27 \times 56,25}{2}$		759,37			
Lesioni legg. n. 6 x 7,50			45,00		
d) Raccordo n. 1					
Abrasioni sup.					
1/1 n. 11 x 56,25		618,75			
1/2 n. $\frac{11 \times 56,25}{2}$		309,37			
1/3 n. $\frac{6 \times 56,25}{3}$		112,50			
lesioni lg. 2 x 7,50			15,00		
e) Raccordo n. 2					
(*b*) 1/1 n. 6 x 56,25		337,50			
1/2 n. $\frac{8 \times 56,25}{2}$		225,00			
1/3 n. $\frac{6 \times 56,25}{3}$		112,50			
lesioni lg. n. 7 x 7,50			52,50		
A riportare . . .	—	4.184,99	412,50	7,50	4

DESCRIZIONE	Abrasioni profonde (*a*)	Abrasioni affioranti (*b*)	Lesioni (*c*) leggere	Lesioni (*c*) profonde	Buche isolate (*d*)
		mq.			
Riporto . . .		4.184,99	412,50	7,50	
f) Raccordo n. 3 (P.R. 2)					
1/1 n. 32 x 56,25		1.800,00			
1/2 n. 12 x 56,25		337,50			
2					
1/3 n. 11 x 56,25		206,25			
3					
1/4 n. 2 x 56,25		28,12			
4					
1/5 n. 3 x 56,25		33,75			
5					
lesioni lg. 10 x 7,50			75,00		
g) Incrocio P.V. 1 e P.V. 2 e Piazzale Ovest (b) e invito del Pz. P. V. 1					
1/1 n. 22 x 56,25		1.287,50			
1/2 n. 30 x 56,25		843,75			
2					
1/3 n. 10 x 56,25		187,50			
3					
lesioni trasv. 18 x 7,50			135,00		
h) Pista di volo n. 2 (*Incrocio piste*)					
1/1 n. 1 x 56,25		56,25			
1/2 n. 2 x 56,25		56,25			
2					
1/3 n. 5 x 56,25		93,75			
3					
1/4 n. 2 x 56,25		28,12			
4					
1/5 n. 4 x 56,25		45,00			
5					
1/10 n. 5 x 56,25		28,12			
10					
buche 0,50 x 0,50 n. 3					3
i) Piazzale tra la testata nord P. R. n. 1 ed il margine destro della P. V. n. 2 interi (uno per l'altro) n. 28 x 56,25		1.575,00			
		10.741,85	622,50	7,50	7
aggiungesi P. R. n. 1	393,75	10.005,00	945,00	195,00	587,81
TOTALE mq. 23.496	393,75	20.746.85	1.567,50	202,50	594,81

L'Ispettore generale Domenico Romano fa rilevare che, dall'epoca del suo completamento, la pista in argomento è stata usata per attività di volo in vari periodi e precisamente:

a) nei mesi aprile-giugno 1956 per voli di allenamento dai piloti partecipanti alla manifestazione aerea internazionale dell'anno 1956 promossa dal Ministero difesa-aeronautica;

b) dal 1° luglio 1957 al 19 dicembre 1957 per voli di addestramento effettuati da aviogetti della 4ª aerobrigata cui era stato concesso in temporaneo uso il gruppo delle piste di volo e rullaggio n. 1 nelle ore di alcuni lavori di ampliamento in corso all'aeroporto di Pratica di Mare.

c) Attualmente, infine per voli di addestramento piloti dell'Aviazione civile.

Di quanto sopra viene redatto il presente verbale in sette copie ed un originale che, previa lettura, viene sottoscritto dagli interventi.

L'Ispettore Generale Incaricato
G. RINALDI

L'Ispettore Generale Delegato
D. ROMANO

L'Ingegnere Capo Uscente
G. GRAUSO

L'Ingegnere Dirigente Entrante
L. LANCETTI

COSTRUZIONE DELLE PISTE DI VOLO E DI RULLAGGIO N. 1 ED OPERE ACCESSORIE

SOCIETA' COSTRUZIONI & FONDAZIONI

Relazione per la spett. Commissione di collaudo, relativamente al manto superiore della pista di volo N. 1.

Nella proposta redatta in data 24 luglio 1952, dalla Direzione generale viabilità ordinaria e N.C.F. per la costruzione delle piste di volo e di rullaggio n. 1 dell'Aeroporto di Fiumicino, era prevista la costruzione della pavimentazione flessibile della pista di volo con un manto di conglomerato bituminoso fillerizzato di tipo chiuso, con eventuale realizzazione di speciale manto superficiale d'usura.

Durante il corso dei lavori, appaltati alla Società costruzione e fondazioni con contratto n. 158 del 18 giugno 1953, la Direzione generale suddetta sottopose all'approvazione dei Corpi consultivi una proposta di variante in data 7 giugno 1954. La variante riguardava, oltre alcune altre strutture, la pavimentazione flessibile.

A tale riguardo si legge nella relazione della Direzione generale che accompagnava la proposta: di modifica « sempre per ovviare alle azioni di degradazione dovute al Kerosene nonchè agli olii e grassi minerali in genere dovuti al getto delle turbine, il Ministero della Difesa-Aeronautica ha suggerito di adottare, per lo strato superiore terminale del manto bituminoso che protegge le pavimentazioni flessibili, un tipo speciale formato con una spesa di Kg. 0,5 al mq. di emulsione speciale al 5 per cento di lattice di gomma, un tappeto in conglomerato antisolvente in cemento, graniglia, sabbia, le ante e correttore, sigillatura con sostanza speciale ad imbibizione, manto che verrà poi cilindrato con rullo da 8 Tn. ».

La proposta era corredata di analisi, dalla quale risultava, per il manto in discussione, il prezzo di lire 1.250 al mp., al lordo del ribasso contrattuale del 17,21 per cento.

La proposta di variante venne esaminata ed approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 14 giugno 1954 con voto n. 1282.

Con la Società costruzione e fondazioni venne stipulato l'Atto aggiuntivo e 2° verbale di nuovi prezzi in data 1 luglio 1954.

La costruzione del manto ebbe inizio nel luglio 1954 e fu ultimata nel novembre dello stesso anno. Il lavoro fu materialmente eseguito (per conto della ditta appaltatrice Società costruzione e fondazioni) dalla Società anonima strade che deteneva il brevetto per tale tipo di pavimentazione.

La superfice del manto è risultata di mq. 130.001,67 che al prezzo di lire 1250 il mq. dà un importo lordo di lire 162.502.087,50 pari a lire 134.535.478,24 al netto del ribasso contrattuale del 17,21 per cento.

Dopo l'ultimazione di tutti i lavori appaltati alla Società costruzioni e fondazioni (31 gennaio 1955) si notarono nel manto delle fessurazioni longitudinali in corrispondenza delle giunzioni delle singole strisce longitudinali che l'apposita macchina Barber-Green costruiva della larghezza di m. 2,30 cadauna.

Inoltre si notò qualche difetto nella superfice del manto che la Ditta riparò mediante rappezzi; così pure effettuò delle riparazioni nei giunti di saldatura delle strisce longitudinali della pavimentazione.

Nel marzo 1956, dopo il rigido inverno trascorso, si notarono nella pavimentazione flessibile delle incrinature disposte nei vari sensi, che da allora andarono aumentando di numero in guisa da formare come una ragnatela di fessurazioni.

La Ditta attribuisce il verificarsi delle crepe alla stagione eccezionalmente rigida attraversata, che ha determinato la persistenza della neve sulle piste, contrariamente a quanto avviene negli aeroporti in esercizio, dove la neve viene subito sgombrata.

Inoltre la Ditta attribuisce l'inconveniente anche alla mancanza di traffico sulla pista, dato che il traffico avrebbe contribuito a mantenere e migliorare la costipazione.

In effetti si ritiene che il persistere della neve gelata sulla pista e l'assenza di traffico possano aver contribuito ad accentuare il verificarsi delle crepe. Sta di fatto però che queste si sono verificate in modo particolare dove lo spessore del manto non ha raggiunto il prescritto valore di cm. 2, come è risultato dai saggi praticati.

Ora la Ditta propone di colare nelle fessure un filo di bitume duro, molto caldo, mescolato con un colloide idoneo costituito da polvere di asfalto finissima e sabbia, previo allargamento della fessura e soffiatura della sabbia: non avrebbe importanza il fatto che la ripulitura della sabbia non sia perfetta, dato che, come si è detto, verrebbe adoperata come colloide sabbia e polvere d'asfalto. Tale lavoro dovrebbe essere effettuato non oltre il mese di agosto, essendo necessario che non soltanto il bitume sia caldo, ma anche la pavimentazione che deve riceverlo. Il lavoro verrebbe fatto a spese della Ditta che ne garantisce l'esito; in caso di accoglimento della proposta, la garanzia dovrebbe tradursi in una adeguata trattenuta sul residuo credito della Ditta, proporzionata al periodo di durata che la pavimentazione dovrebbe avere. Con tale garanzia, si ritiene che la proposta della Ditta possa accogliersi.

Roma 28 luglio 1956

L'Ispettore Generale
(già Direttore dei lavori)
F.to: Ing. D. ROMANO

COSTRUZIONE DELLE PISTE DI VOLO E DI RULLAGGIO N. 1 ED OPERE ACCESSORIE

SOCIETA' COSTRUZIONI & FONDAZIONI

Relazione riservata in merito alla riserva opposta dalla Ditta al certificato di collaudo.

La Società costruzione e fondazioni, assuntrice dei lavori di costruzione delle piste di volo e di rullaggio n. 1 ed opere accessorie in base a contratto n. 158 del 18 giugno 1953, ha firmato il certificato di collaudo con una riserva che ha poi sviluppato con memoriale in data 6 ottobre 1956.

La riserva è ricevibile in quanto presentata nei termini prescritti.

Circa il merito della riserva, il sottoscritto osserva che lo strato superiore della pavimentazione flessibile venne dall'Amministrazione aeronautica richieste di natura tale da resistere alle azioni di degradazione dovute al kerosene ed agli olii e grassi minerali dovuti al getto delle turbine. La suddetta Amministrazione propose di adottare un tipo costruito con brevetto detenuto dalla Società anonima strade che è quella che effettuò materialmente il lavoro per conto della Società costruzione e fondazioni.

È da rilevare che all'epoca in cui venne decisa l'adesione di tale manto (giugno 1954) non vi era nè nella letteratura tecnica nè in aeroporti già costruiti un tipo di rivestimento superficiale che presentasse i requisiti di resistere all'azione del kerosene e degli olii e grassi minerali.

Per conseguenza si convenne con la Società costruzione e fondazioni di adottare il tipo brevettato dall'Anonima strade e suggerito dell'Aeronautica, tipo che doveva resistere alle azioni del kerosene, degli olii minerali e del calore (requisiti che peraltro hanno oggi perduto gran parte della loro importanza, in seguito ai nuovi sviluppi della tecnica degli aerei).

L'esperimento, com'è noto, non ha dato risultati soddisfacenti. I motivi vanno ricercati, a giudizio delle scrivente, nella diversità di caratteristiche dello strato inferiore di cm. 4 e di quello superiore di cm. 2, prevalentemente plastico il primo e rigido il secondo.

La differenza di comportamento dei due strati si è rivelata in occasione della permanenza delle piste sotto lo strato di neve e ghiaccio nel febbraio 1956, che provocò il manifestarsi di fessurazioni in tutti i sensi nel manto superiore.

Allo stato delle cose non sembra allo scrivente che possa prescriversi alla Ditta la demolizione del manto ed il successivo rifacimento, anche per un motivo di equità: è noto infatti che la durata dei manti superficiali delle piste è normalmente di 4 + 5 anni.

Se si facesse ricostruire ex-novo il manto, l'Amministrazione otterrebbe, dopo circa 2 anni dall'ultimazione di quello ora lesionato, un manto nuovo ed in perfetto stato, e verrebbe così a conseguire un vantaggio — non del tutto equo — di 2 anni di maggiore durata del manufatto.

Non sembra invece che debba darsi valore all'altra osservazione che pure potrebbe farsi, e cioè che prima della messa in funzione dell'Aeroporto (Olimpiadi 1960) le piste non verranno utilizzate e che proprio in quell'epoca scade il periodo di durata dei rivestimenti superficiali. Infatti, anche se dovesse verificarsi l'ipotesi che il manto non verrà utilizzato durante l'intero periodo della sua durata, ciò non toglie all'Amministrazione il diritto di avere una opera efficiente.

Sembra allo scrivente che possa farsi un esperimento di saturazione delle fessure mediante un'adeguata sostanza legante (emulsione, resina, eccetera) esperimento fatto e fallito su una zona limitata di pavimentazione, e dopo aver riscontrato l'esito della prova stessa, rifatto finalmente fino nel 1959 dopo approvazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prendere delle decisioni definitive in merito ai provvedimenti da adottare ed alla eventuale restituzione della somma trattenuta a garanzia.

Roma, 26 ottobre 1956

L'Ispettore Generale
(già Direttore dei lavori)
F.to: Ing. D. ROMANO

All'On.le
dott. avv. Giovanni Bovetti
Sottosegretario all'Aviazione Civile
Ministero Difesa Aeronautica
ROMA - EUR

Roma, lì 8 maggio 1959

Caro Bovetti,

mi è stato riferito che si stanno tuttora tenendo ulteriori riunioni presso la Direzione generale dell'Aviazione civile con la partecipazione degli architetti progettisti dell'Aerostazione di Fiumicino per riesaminare e modificare quanto ha già formato oggetto di decisione nella riunione da me presieduta il giorno 12 Marzo 1959 e di cui firmasti il verbale relativo alle conclusioni.

Ti prego di voler prendere atto che nella successiva riunione svoltasi presso la tua Direzione generale il giorno 28 aprile 1959, con la partecipazione anche del Soprintendente ai lavori dell'Aeroporto di Fiumicino, furono definite tutte le questioni di dettaglio rimaste ancora da esaminare e furono firmati i disegni da dare all'Impresa per l'esecuzione.

In seguito a ciò ti informo che sono già stati dati gli ordini di servizio ed i disegni esecutivi all'Impresa che sta ora procedendo in conformità e perciò ho dato disposizioni tassative affinchè non si modifichi ulteriormente quanto è stato già deciso.

Cordiali saluti.

GIUSEPPE TOGNI

Rapporto n. 2

Ecc. onorevole Giuseppe Togni
Ministro dei lavori pubblici

Oggetto: *Aeroporto intercontinentale di Fiumicino*

Con disposizione ministeriale 4 febbraio 1958, decorrente dal 1° febbraio 1958, pubblicata sul bollettino ufficiale n. 3 del marzo 1958, il sottoscritto è stato incaricato di sovraintendere ai lavori dell'Aereoporto Internazionale di Fiumicino avendo alle dipendenze l'Ufficio che si occupa dell'esecuzione dei lavori.

Alla data del 1° febbraio 1958 la maggior parte dei lavori in atto erano in via di ultimazione, pochi altri, invece, erano appena iniziati o in attesa di definizione amministrativa.

SITUAZIONE LAVORI
AL 1° FEBBRAIO 1958

A) Lavori in corso (in ultimazione):

1) Società Romana di Elettricità - Convenzione 2 marzo 1957 - Linea di alimentazione sottostazione Fiumicino - Importo lire 51.356.000 - Parte eseguita 60 per cento;

2) Società Romana di Elettricità - Convenzione 6 settembre 1957 - Linea di alimentazione lungo via Portuense, eccetera - Importo lire 72.314.000 - Parte eseguita 100 per cento ma non ancora liquidata;

3) Impresa Società Costruzioni e Fondazioni - Costruzioni piazzali di sosta, piste di circolazione eccetera.

Contratto 7 maggio 1956 n. 155 per nette	L.	2.340.648.000
Atto agg. 7 maggio 1957 per nette	»	236.118.000
	L.	2.576.766.000

parte eseguita 90 per cento;

4) Impresa C.I.I.A. - Convenzione 27 febbraio 1956 - Impianti irrigazione zone erbose pista n. 1 - Importo lire 153.395.258 - Parte eseguita 85 per cento;

5) Soc. Pellizzari - Convenzione 5 ottobre 1955 - Fornitura macchinari per stazioni idrovore - Importo lire 84.645.000 - Parte eseguita 95 per cento;

6) Impresa Cignitti e Ortolani - Fornitura paratoie per impianti idrovori - Importo lire 10.253.423 - Parte eseguita 75 per cento;

7) Impresa S.A.M.A. - Pavimentazione striscie di sicurezza - Importo lire 6.182.000 - Parte eseguita 60 per cento;

8) Impresa Romolo Vaselli - Convenzione il 4 gennaio 1958 - Scoprimento resti archeologici - Importo lire 8.622.444 - Parte eseguita 50 per cento;

9) Impresa Romolo Vaselli - Contratto 30 ottobre 1956 - Costruzione I gruppo di strade interne - Importo lire 357.151.000 - Parte eseguita 70 per cento;

10) Impresa Provera e Carrassi - Contratto 29 marzo 1957 - Completamento impianto idrovoro di Traiano - Importo lire 115 milioni 128.000 - Parte eseguita 90 per cento.

B) Lavori in corso (appena iniziati):

11) Impresa Sgaravatti - Sistemazione arboree - Importo lire 97.733.750 - Parte eseguita 0 per cento;

12) Società Ferrocemento - Costruzione I tratto strada di accesso all'Aeroporto - Importo lire 473.000.000 - Parte eseguita 0 per cento;

13) Società Co.Ge.Pi. - Impianti luminosi di aiuto alla navigazione aerea - Importo lire 130.685.650 - Parte eseguita 0 per cento;

14) Società Sirti - Fornitura cavi telegrafonici - Importo lire 78.568.000 - Parte eseguita al 0 per cento;

15) Società Pirelli - Fornitura pali telegrafonici - Importo lire 38.806.000 - Parte eseguita 0 per cento;

16) Società Pellizzari - Completamento impianti idrovori ed elettropompe - Importo lire 24.176.600 - Parte eseguita 30 per cento;

17) C.I.I.A. Società Anonima - Impianti irrigazione e zone erbose pista n. 2 - Importo lire 123.200.000 - Parte eseguita 0 per cento;

18) Società Romana di Elettricità - con. 30 novembre 1957 - Spostamento linea alta tensione Torlonia - Importo lire 72.000.000 - Parte eseguita 0 per cento;

Personale addetto all'Ufficio

Il personale addetto alla direzione, contabilità ed assistenza lavori era costituito da 49 unità di cui: 6 ingegneri, 14 geometri e 29 assistenti, autisti e personale d'ordine.

Dopo aver attrezzato ed organizzato l'Ufficio della Direzione lavori in locali appositamente adattati nel comprensorio dell'Aeroporto, si è dato subito impulso allo studio ed all'istruttoria dei progetti, avendo aumentato la consistenza numerica del personale di altre 6 unità, di cui un ingegnere, un architetto, 2 geometri, e personale d'ordine.

Attività svolta dopo il 1° febbraio del 1958

Dal 1° febbraio al 23 maggio 1958 sono stati inoltrati alla Direzione generale della viabilità e delle NN.CC.FF. del Ministero dei lavori pubblici n. 31 elaborati progettuali, secondo il dettaglio riportato nell'elenco allegato.

Tutto il personale, pur continuando ad assolvere i compiti della direzione e sorveglianza dei lavori in corso e della chiusura delle contabilità relative ai lavori ultimati prima del febbraio 1958, si è applicato con lodevole spirito di sacrificio alla elaborazione dei progetti.

La situazione tecnica-amministrativa dei progetti, alla data odierna, è illustrata nell'elenco allegato.

Da esso si può rilevare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato ed approvato tutti i progetti di competenza per limiti di spesa, salvo uno che verrà definito nella prossima seduta dalla seconda sezione.

Di alcuni progetti approvati stanno per essere indette le gare da parte dell'Ufficio contratti mentre altri attendono la sanzione del Consiglio di Stato.

La Direzione generale viabilità ordinaria e NN.CC.FF. ha emesso n. 14 decreti per altrettanti progetti e detti decreti si trovano presso la Corte dei Conti per la registrazione.

Per anticipare i tempi si è provveduto all'appalto di alcuni lavori i quali, tuttavia, non possono essere iniziati perchè i provvedimenti di approvazione non sono stati ancora registrati alla Corte dei Conti.

L'attività progettuale si è ora praticamente arrestata in quanto si attendono dal Ministero della difesa aeronautica i progetti degli impianti ed apparecchiature speciali, come risulta dall'elenco sopra richiamato.

Anche l'attività lavorativa di cantiere si è molto ridotta per l'ultimazione di alcuni lavori, talchè la consistenza numerica attuale del personale è superiore al bisogno.

Situazione economica.

In relazione agli impegni di spesa da prendere, è da tener presente che:

a) l'ammontare complessivo dei progetti generali trasmessi secondo l'elenco allegato è di lire 5.894.732.857;

b) l'ammontare complessivo dei progetti di stralcio di cui all'elenco stesso, costituenti la prima fase di realizzazione delle opere di cui al precedente punto *a*), è di lire 3.502.414.875; nelle cifre anzidette non si è tenuto conto dell'ammontare della spesa per l'aerostazione, aggiudicata all'impresa Provera e Carrassi, per la cifra presunta di lire 3.500.000.000.

Considerando che vi sono da trasmettere ancora progetti per l'ammontare presunto di lire 2.000.000.000.

Occorre provvedere alla copertura della spesa eccedente la disponibilità per circa lire 5.130.000.000.

RAPPORTI CON IL PERSONALE DEL MINISTERO AERONAUTICO

L'attività del Ministero dei lavori pubblici ha destato notevole interesse nel personale dell'Aereonautica addetto all'ufficio progettazione dell'Aereoporto. Tale interesse è venuto a nostra conoscenza attraverso un rapporto del tenente colonnello Amici al generale Silvestri.

Per conoscenza dell'Ecc. vostra si rimette in allegato il rapporto stesso.

Con doverosa osservanza.

Ing. Giuseppe RINALDI

Fiumicino 29 maggio 1958

PROMEMORIA URGENTISSIMO PER IL MINISTRO

Per il completamento dell'Aeroporto di Fiumicino venne richiesto con lettera n. 2535 in data 26 giugno 1958 al Ministero del tesoro, a seguito di un esame condotto con criteri della massima economia, l'ulteriore assegnazione di lire 3.300.060.000.

A tale cifra è stata successivamente aggiunta la somma di lire 850.000.000 richiesta dal Ministero difesa-aeronautica, di cui lire 650.000.000 per il prolungamento della pista di volo e rullaggio n. 1 e lire 200.000.000 per mobili ed arredamento della Aerostazione.

In accoglimento della richiesta il Ministero del tesoro ha dato il proprio assenso per la somma complessiva di lire 4.150.000.000 per cui, come è noto, è in corso il relativo provvedimento legislativo che prossimamente sarà esaminato dal Parlamento.

Col proseguire dei lavori, dai rapporti pervenuti dall'Ufficio Dirigente, risulta necessario disporre di maggiori fondi per completare i lavori appaltati, particolarmente l'Aerostazione e l'Aviorimessa, e per far fronte alle ulteriori esigenze di nuove opere indispensabili per il funzionamento dell'Aeroporto.

L'ulteriore fabbisogno si stima di lire 1.570.000.000 come risulta dal seguente prospetto:

	milioni
1. - Perizie di impianti speciali da presentare dall'Aeronautica . .	1.312
2. - Rete interna dell'acquedotto . .	200
3. - Aviorimessa e dipendenze . . .	950
4. - Sistemazione terreno pista n. 2 .	52
5. - Illuminazione stradale	25
6. - Pavimentazione striscie laterali piste	50
7. - Impianto voli notturni - 2° lotto	320
8. - Sistemazione Via della Scafa .	200
9. - Viadotto di accesso all'Aereoporto - II lotto	500
10. - Acquedotto A.C.E.A.	130
11. - Prolungamento pista n. 1 . . .	600
12. - Impianto depurazione biologica	150
13. - Aerostazione	800
14. - Caserme	40
15. - Cavi telegrafonici	320
16. - Convenzione Consorzio Bonifica	10
17. - Completam. viadotto - I lotto .	225
18. - Uffici Direzione Aeroporto . .	270
Totale . . .	6.154
Disponibilità al 19 gennaio 1959	4.587
Ulteriore fabbisogno . . .	1.567
in tondo . . .	1.570

Tale importo rappresenta in percentuale il 7 per cento di tutta quanta l'assegnazione avuta per i lavori (22 miliardi) e perciò rappresenta un imprevisto normale e giustificabile.

Si ritiene opportuno segnalare a V. E. tale situazione facendo presente che, per ora, si potrebbe contenere la spesa per l'esecuzione delle opere in corso e di quelle ancora da eseguire entro i limiti delle somme autorizzate, riducendo però le rifiniture e gli impianti dell'Aereostazione ed eliminando l'esecuzione di alcuni nuovi lavori.

In dettaglio il prospetto di cui sopra, nel caso in cui si dovesse attuare la limitazione anzidetta, si ridurrebbe come segue:

	milioni
1. - Perizie di impianti speciali da presentare dall'Aereonautica . .	1.312
2. - Rete interna dell'acquedotto . .	100
3. - Aviorimessa e dipendenze . . .	800
4. - Sistemazione terreno pista n. 2	52
5. - Illuminazione stradale	25
6. - Pavimentazione striscie laterali piste	50
7. - Impianto voli notturni - 2° lotto	75
8. - Sistemazione Via della Scafa .	200

	milioni
9. - Viadotto di accesso all'Aereoporto - II lotto	500
10. - Acquedotto A.C.E.A.	130
11. - Prolungamento pista n. 1 . . .	600
12. - Impianto depurazione biologica	150
13. - Aereostazione	—
14. - Caserme	38
15. - Cavi telegrafonici	320
16. - Convenzione Consorzio Bonifica	10
17. - Completam. viadotto - I lotto .	225
18. - Uffici Direzione Aeroporto . .	—
Totale . . .	4.587

	milioni
Disponibilità al 19 gennaio 1959 . . .	4.587
Rimanenza . . .	—

Trovandosi i lavori nella delicatissima fase dello sviluppo che non ammette indugi, si prega l'E. V. di voler dare cortesi urgentissime direttive.

Roma, li 20 gennaio 1959

Il Direttore Generale
M. ANDREUCCI

Il Presidente di Sezione Incaricato
G. RINALDI

Roma, li 21-5-1958

Al Capo dell'Ufficio Speciale
Gen. S. A. Fernando Silvestri

SEDE

Prot. n. 4010/S.35

Ancora una volta Ecc.za mi sento obbligato a richiamare la sua attenzione sulla opportunità di definire con la maggiore possibile chiarezza i rapporti e le conseguenti responsabilità tra l'Amm.ne dei LL.PP. e del Ministero Difesa-Aeronautica.

L'Amm.ne dei LL.PP. dallo stato di deficiente vigore lamentato fino allo scorso anno, è passata a un lodevole dinamismo che anche se a volte espresso in forma non ortodossa, può considerarsi favorevolmente in quanto permette di sperare nella realizzazione delle opere da tempo richieste per la attivazione dell'Aereoporto.

Concluso ora il programma di progettazione generale e particolare delle opere si determina una nuova situazione che l'ingegnere Rinaldi incaricato della Sovrintendenza dei lavori dichiara essere risolta in quanto ormai ogni competenza deve intendersi passata al Ministero dei lavori pubblici senza necessità e possibilità di interferenze da parte Aereonautica, mentre deve considerarsi molto delicata in quanto la collaborazione tra progettista, esecutore ed utente deve svolgersi con continuità in ogni lavoro e in particolare in così caratteristico complesso di opere interdipendenti tra loro, di uso statale e privato, pubblico o speciale suscettibile ad adattarsi ad esigenze non facilmente prevedibili e comunque variabili in funzione di sviluppi tecnici, commerciali e politici.

L'Amministrazione Aereonautica rappresenta il progettista e l'utente e pertanto non può sottrarsi, senza colpa e danno, dall'intervenire anche nella fase più delicata della realizzazione.

Occorre stabilire i limiti e i modi quando come nel caso particolare sono due Amministrazioni delegate a funzioni che normalmente vengono attribuite a una sola, sia pure a volte con vincoli di sorveglianza tecnica e controllo amministrativo da parte di un'altra.

La sovrapposizione di competenze porta comunque un danno, e determina sempre situazioni poco simpatiche, in particolare la impostazione data dall'ingegnere Rinaldi ai rapporti con l'Amministrazione non può consentire neanche una proficua e onorevole collaborazione, del resto non desiderata e molto spesso apertamente respinta.

Ultima manifestazione di tale indirizzo è quanto avvenuto ieri 20 maggio in occasione della discussione al Consiglio superiore di un progetto di sistemazione stradale, per il quale la S. V. ha ritenuto di richiamare l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici su precedenti determinazioni e su alcuni elementi tecnico-economici.

L'intervento è stato giudicato addirittura offensivo, mentre si è più volte espressa la incompetenza delle persone e dell'Amministrazione in genere su questioni tecniche che non riferendosi ad aerei o aeronavigazione debbono ritenersi di preminente attribuzione del Ministero dei lavori pubblici.

Personalmente ho cercato sia pure con disagio di contenere la reazione invero sproporzionata e riferisco quanto sopra non per polemica o pettegolezzo, ma perchè ripetutamente sollecitato a riferire dallo stesso Rinaldi allo scopo di chiarire una volta per sempre il nuovo indirizzo che il Ministero dei lavori pubblici intende dare ai rapporti con l'Amministrazione aeronautica, rapporti che si sintetizzano nella esclusione di ogni interferenza della stessa in questioni di lavoro in genere e anche di progettazione che non si riferiscono a specifica materia di specializzazione aeronautica.

Pur non sottovalutando le gravi incognite che possono sussistere in una tale impostazione, mi pare questa sia ancora la soluzione migliore, quando non sia possibile una diversa disciplina sul piano amministrativo e sia destino vedere affidato un così gran-

dioso lavoro a persone che peccano per difetto o eccesso di vigore.

Diverso potrebbe essere lo sviluppo dei rapporti se l'Amministrazione aeronautica potesse contrapporre a una organizzazione così centralizzata e forte delle attribuzioni di legge, una pari organizzazione direttamente responsabile dell'allestimento dell'Aeroporto nei suoi vari settori con attribuzioni specifiche chiare e complete.

Allo stato delle cose il suo personale intervento potrà essere utile almeno per evitare il ripetersi di più gravi motivi di contrasto, contenendo i rapporti di ufficio nella dovuta obiettività, misura e senza personalismi.

Le confermo con la presente che nonostante la posizione assunta dal Rinaldi il Consiglio superiore, venuto a conoscenza delle osservazioni mosse dalla S. V. ha riaperta la discussione sul progetto di sistemazione stradale relativo al collegamento Aeroporto-Via del Mare e modificando il voto già espresso ha respinto il progetto stesso invitando l'Ufficio a ripresentarlo in accordo con l'Amministrazione aeronautica.

(T. Col. G.A.r.i. Giuseppe Amici)

AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI ROMA-FIUMICINO APPALTO-CONCORSO PER LA COSTRUZIONE DELLA AEROSTAZIONE PASSEGGERI

Relazione della Commissione Giudicatrice

Capo I - PREMESSE

Introduzione.

L'aerostazione per passeggeri costituisce l'edificio o il complesso degli edifici più rappresentativo dell'Aeroporto in epigrafe, oltrechè il nodo ove si fondono, si mescolano o convergono numerosissime esigenze, diverse, ma tra di loro connesse, che richiedono un'alta funzionalità di previsione per una economica gestione ed una razionale utilizzazione.

Per la complessità del problema e delle sue esigenze, la Direzione Generale della Viabilità Ordinaria e delle NN.CC.FF. ha preferito ricorrere all'espletamento di un appalto-concorso onde ottenere il contributo di idee dei progettisti e dei tecnici italiani.

All'appalto-concorso è stata assegnata una forma particolare in quanto gli impianti speciali potranno venire scorporati dall'offerta principale qualora l'Amministrazione lo ritenga più vantaggioso per la riuscita e per la economia dell'opera.

In possesso di un progetto di massima per la Aerostazione, redatto dall'Ufficio Progettazione per l'Aeroporto di Fiumicino, dipendente dal Ministero Difesa-Aeronautica, che potesse illustrare con linguaggio grafico di immediata comprensione le principali esigenze del costruendo complesso nonchè le relative interdipendenze dei vari servizi, la Direzione Generale della Viabilità Ordinaria e delle NN.CC.FF., con nota 21-5-1957, numero 1900, ha incaricato l'Ispettorato Contratti del Ministero dei LL.PP. di bandire l'appalto-concorso per la costruzione dell'Aerostazione dell'Aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino, ai sensi dell'art. 4 del R.D. 18-11-1923, n. 2440 sulla contabilità generale dello Stato e dell'art. 2 del R.D. 28-8-1924, n. 1396, sulla base delle prescrizioni contenute nel disciplinare approvato unitamente al citato progetto dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nella seduta a Sezioni riunite V, I e VI del 21-1-1957, con voto n. 96.

Prescrizioni del disciplinare relative alla parte progettuale.

L'oggetto del bando è costituito dall'Aerostazione ivi comprese tutte le opere di carattere edile e tecnologico da eseguire nel fabbricato stesso e all'esterno per la sistemazione delle aree perimetrali ed antistanti: l'area destinata alle sistemazioni è precisata e delimitata nella planimetria generale 1:2000 facente parte del progetto di massima di cui sopra.

Le installazioni dovranno proporzionarsi su un movimento giornaliero di 6.000 passeggeri in traffico internazionale la cui ripartizione fra arrivi, partenze e transito è variabile ma potrà assumersi in un massimo di 3.000 passeggeri per ognuna di tali categorie. Sono richieste 24 istallazioni di biglietteria-uffici-depositi per compagnie, di cui 12 di maggiore importanza. Il traffico nazionale deve essere tenuto presente solo agli effetti di un agevole collegamento col futuro molo nazionale per le necessità di coincidenza di circa 500 passeggeri/giorno. I movimenti di aerei sono previsti in oltre 400/giorno di cui oltre 320 per voli internazionali e i rimanenti per voli nazionali.

Tutte le rimanenti necessità per la funzionalità della Aerostazione sono illustrate e condensate nel progetto di cui è cenno sopra (al quale però le imprese concorrenti non sono vincolate se non per quanto riguar-

da appunto il rispetto delle esigenze funzionali) oltrechè in una raccolta di dati tecnici, pure allegata al bando, dalla quale risulta la possibilità per ogni concorrente di sviluppare in variante ogni altra soluzione particolare o generale al fine di consentire all'Amministrazione di raggiungere il miglior risultato complessivo.

In linea generale, comunque, il bando richiede soluzioni semplici, di facile e sicuro esercizio, di economica manutenzione.

Omissis (pag. 130)

Capo V - Conclusione

Dal ponderato e particolareggiato esame di tutti i progetti concorrenti, riportato necessariamente in forma sommaria nella presente relazione al precedente Capo IV e sviluppato principalmente nel senso di cogliere i difetti di ogni soluzione, risulta che nessuno dei progetti presentati potrebbe essere attuato senza apportarvi modifiche in misura diversa in relazione alle osservazioni sopra esposte per ciascuno di essi.

Ove i limiti di tempo disponibili lo avessero consentito, sarebbe stato auspicabile invitare nuovamente le otto Imprese concorrenti a rielaborare i progetti sulla scorta delle osservazioni formulate dalla Commissione, che vengono riportate nell'ultima parte della presente relazione.

Sarebbe stata così oportunamente utilizzata la capacità di tutti i liberi professionisti che già hanno dimostrato di possedere i requisiti necessari per raggiungere l'affinamento dei progetti.

Peraltro, tenute presenti le circostanze che consigliano l'Amministrazione ad abbreviare i tempi per raggiungere alla definizione di un progetto esecutivo onde poter quanto prima passare alla fase realizzativa dell'opera, la Commissione ha dovuto porsi il problema della scelta del progetto che più si adatta, sotto i diversi aspetti, ad una più rapida e conveniente rielaborazione.

In relazione a quanto sopra e dopo maturo esame delle qualità e dei meriti dei vari progetti, la Commissione ha ritenuto meritevoli di particolare considerazione il progetto dell'Impresa Castelli e quello dell'Impresa Provera & Carrassi, di cui vengono in sintesi richiamate le principali caratteristiche:

Progetto Impresa Castelli. Il progetto è frutto di uno studio indubbiamente assai approfondito dell'argomento. Esso prevede lo accentramento dei servizi e pertanto offrirebbe in massima alcune caratteristiche per la soluzione da adottare, ma va sostanzialmente rielaborato per quanto riguarda l'ubicazione e la forma dei terminal, lo sviluppo dei moli, la sistemazione dei servizi e dei piazzali esterni con relativi parcheggi, anche per evitare il notevole aumento della superficie dei piazzali per sosta aerei (mq. 113.000 per un importo di circa lire 700.000.000).

Dal lato economico si osserva che il progetto Castelli presenta prezzi unitari maggiori rispetto a quelli di altri concorrenti, ed il costo del fabbricato raggiunge una cifra notevolmente elevata, senza che sia stato previsto l'impiego di materiali particolarmente costosi. Il prezzo globale risulta infatti di L. 4.834.000.000 oltre la maggiore spesa per la sistemazione dei piazzali di sosta e la sostituzione di opere stradali già eseguite ed inutilizzabili.

Progetto Impresa Provera & Carrassi. Questa Impresa ha presentato un progetto che si ispira a quello allegato al bando di appalto-concorso e perciò a servizi decentrati disimpegnati da tre moli e da tre terminal.

Questa Impresa ha presentato un progetto che si ispira a quello allegato al bando di appalto-concorso e perciò a servizi decentrati disimpegnati da tre moli e da tre terminal.

Il progetto andrebbe anch'esso sostanzialmente rielaborato per soddisfare ad esigenze di carattere funzionale, per modificare alcune strutture la cui adozione non si ritiene molto appropriata e sopratutto per dare al complesso architettonico un aspetto più confacente alla particolare destinazione ed importanza dell'edificio.

Dal lato economico l'Impresa Provera & Carrassi ha presentato con prezzi unitari

ammissibili l'offerta più favorevole tanto che il prezzo globale della Aerostazione risulta di L. 3.121.000.000.

Per quanto riguarda gli altri progetti che presentano caratteristiche meno vantaggiose, la Commissione si limita a richiamare quanto appresso:

— il progetto dell'Impresa Guffanti presenta degli apprezzabili requisiti ed è suscettibile di una razionale trasformazione per l'accentramento dei servizi, mentre dal lato architettonico e strutturale ha difetti non facilmente eliminabili: è fra i progetti di importo più elevato.

— il progetto dell'Impresa SOGENE è tra i progetti più economici, ma dal lato architettonico e funzionale presenta aspetti negativi;

— il progetto dell'Impresa Puccini per la semplicità delle sue linee architettoniche offre notevoli pregi, ma presenta notevoli inconvenienti sotto il profilo funzionale. Alcune riserve vengono formulate dal punto di vista strutturale. Il costo dell'opera è il più elevato tra quelli degli altri concorrenti;

— i progetti Manfredi, Ferrobeton e Grassetto presentano lacune e deficienze nella funzionalità dei servizi nelle soluzioni adottate.

Dal lato economico i due ultimi non risultano convenienti.

Dall'esame comparativo dei progetti Castelli e Provera & Carrassi, la Commissione rileva nel primo una maggiore rispondenza nella sua impostazione alla soluzione definitiva da adottare e nel secondo la maggiore convenienza sotto il profilo economico.

Poichè sia l'uno che l'altro progetto comportano una profonda rielaborazione ma il secondo, quello della Società Provera & Carrassi, offre la maggiore convenienza economica, tutela l'Amministrazione per la sua maggiore aderenza alle prescrizioni ed ai limiti planimetrici del bando, la Commissione ritiene di proporre di affidare alla Impresa Provera & Carrassi l'esecuzione dell'opera a condizione che il progetto dell'Impresa medesima venga modificato in relazione alle osservazioni precedentemente formulate ed all'orientamento emerso dall'esame dei vari elaborati e dai pareri degli esperti, e che alle nuove quantità di lavoro vengano applicati i prezzi del progetto originario e che i costi degli impianti siano adeguati al nuovo progetto sulla base delle offerte presentate.

A tal fine l'Impresa dovrà tener presenti le seguenti:

Considerazioni orientative.

L'aerostazione dovrà assicurare una facile e sicura agibilità da parte dei viaggiatori e dei loro amici, un elastico e rapido disbrigo dei vari controlli doganali e di P.S. con ripartizione del lavoro su tutto il personale, una economica gestione anche in funzione del maggiore reddito ritraibile dalle concessioni, una unitaria supervisione e un comando accentrato dell'Aeroporto.

Si rileva inoltre che l'imminente entrata in servizio di quadrireattori di grossa potenza, i cui effetti sono ancora pressocchè sconosciuti, induce in tutti i conoscitori di problemi aeronautici una specie di passiva aspettazione, per cui non sembra che al momento attuale sia possibile consigliare qualche sistema di maneggio o attracco, di questi grossi aviogetti, che riscuota la fiducia generale. A questo riguardo quindi viene consigliata la massima cautela nella scelta di installazioni, con preferenza per il momento di soluzione a piazzale aperto che non pregiudichino future sistemazioni stabili e che consentano inizialmente il servizio dei tanto discussi getti in forma quasi sperimentale con soste e manovre a distanze più o meno grandi dalle costruzioni della aerostazione. In conclusione si raccomanda a questo proposito: piazzali più aperti possibile; soprassedere alla costruzione di qualcuno dei 3 moli previsti (specialmente quello centrale); saggiare sperimentalmente il sistema ad isole con installazioni ridotte al minimo (esclusa quindi la formazione di collegamenti sotterranei con le isole stesse).

Nei riguardi dei moli, giudicati ottimi per la facilitazione dei compiti operativi e per il convogliamento libero dei passeggeri, si nota una tendenza ad avere costruzioni piuttosto

semplici, di non eccessiva larghezza (che pur consenta possibilità di sosta presso ogni imbarco), esclusione dei 3 livelli (ritenendo lecita la percorrenza mista sui moli fra arrivanti e partenti) con destinazione del livello a piano campo ai locali ausiliari ed ai percorsi dei bagagli e merci parzialmente protetti. Saranno maggiormente apprezzati i moli che consentano di raggiungere in modo uniforme tutte le piazzole di sosta aerei con sbocchi situati in corrispondenza di ogni *stand*. Dovrà aversi particolare riguardo alla costituzione di attraversamenti alla radice di ogni molo, abilitati al passaggio di mezzi ingombranti quali quelli antincendio per il rapido raggiungimento di ogni punto dei vari piazzali.

La copertura degli *stands* di sosta presso i moli è stata unanimemente scartata perchè oltre il gravoso onere economico, induce rigidezza al servizio con trascurabile apporto di comfort specialmente nel clima nostrano.

Per il sistema di imbarco/sbarco dagli aerei le simpatie vanno tuttora alla tradizionale scaletta mobile, considerandosi invece di impaccio ogni tipo di passerella fissa, ruotante, mobile od autoportata.

Anche lo sbarco diretto sul molo da aerei attraccati di prua (attraverso il portello anteriore) non riceve consensi per la ovvia difficoltà di tener dietro in futuro alle inevitabili modifiche dimensionali e strutturali del mezzo aereo, e per il supplemento di manovre (traino all'indietro) indotto dalla posizione assunta dall'aereo.

Requisito fondamentale per l'aerostazione è, inoltre, l'elasticità sia interna che esterna, cioè la capacità di adattamento a criteri nuovi di esercizio, di controllo di movimento per quanto riguarda l'interno e la possibilità di subire ampliamenti a seguito di imprevedibili aumenti di traffico, di un futuro immediato, senza che tali ampliamenti comportino limitazioni o interruzioni del servizio.

La possibilità di ampliamenti deve essere tenuta presente in ogni settore ma con particolare riguardo per le zone di parcheggio automobilistico, per le biglietterie, per le zone doganali e di controllo, per le zone di attesa (in relazione alla tendenza all'aumento dei passeggeri trasportati da ogni aereo), per le piazzole di sosta aerei (in relazione alla costruzione di nuove piste), per le dotazioni di conforto, per possibili nuove esigenze operative.

Nella distribuzione interna dei vari servizi sono state fatte varie raccomandazioni che qui si riportano.

Le biglietterie delle compagnie debbono presentarsi frontalmente al pubblico e contenere le apparecchiature per il peso del bagaglio.

Le caratteristiche della dogana sono legate alle norme regolamentari vigenti ed al mezzo di trasporto del bagaglio che si preferisce adottare; l'esperienza ferroviaria indica nei carrelli automotori facile maneggio anche con personale ridotto (piccoli convogli).

Anche la consuetudine all'arrivo in stazione con la pre-organizzazione della Compagnia ha influenza sulla forma da assegnare alla zona ed ai servizi di dogana.

In tale zona convergeranno su carrelli i bagagli collettivi scaricati dagli autobus e i bagagli individuali dei viaggiatori giunti isolatamente; è da tener presente che quest'ultima categoria è suscettibile di aumentare percentualmente nei confronti dell'altra; pertanto alla dogana di partenza dopo il controllo del bagaglio questo dovrà poter essere istradato, che si tratti di bagaglio collettivo od individuale, all'aereo giusto, nel modo più sicuro per evitare smarrimenti e disguidi anche temporanei.

La dogana in arrivo desta minor preoccupazione per questo riguardo, perchè i bagagli vi giungeranno sempre collettivamente provenienti dallo scarico delle stive; per essa dovrà prevedersi semmai la possibilità di rilasciare immediatamente i bagagli ai viaggiatori che si indirizzano in città con mezzi propri ovvero la possibilità di tenere in deposito il bagaglio di quei viaggiatori che non si presentassero tempestivamente allo svincolo.

I controlli di P.S. sia in arrivo che in partenza sarebbero da preferire di tipo reversibile a più canali paralleli vicini, provvisti di tutte le possibili disponibilità di spazio per

visite sanitarie, disinfestazioni, locali di osservazione, istradamento alle zone di quarantena ecc. oltrechè per altri servizi quali emigrazione, immigrazione, valuta, ecc.

Prima dei controlli e delle dogane adeguati spazi di attesa, anche con sedili devono accogliere eventuali congestioni del traffico.

La grande hall del terminal dovrà contenere vari box con servizi di informazioni, posta, telegrafo, telefono, cambio, giornali, tabacchi, bar, concessioni, accessibili sia ai partenti e agli arrivanti che al pubblico degli amici e dei visitatori.

Sulla convenienza che i partenti si trattengano coi familiari anche dopo la consegna e verifica del bagaglio alla dogana, i pareri sono discordi, sembra comunque che i viaggiatori possano preferire questa libertà che consente di posporre gli addii agli ultimi minuti.

Con questa concezione dovranno allora essere reperibili delle zone di conforto molto prossime ai controlli di polizia dotate di ristorante, bar e prospicienti il campo degli aerei, ove poter trascorrere l'ultimo intervallo prima dei saluti.

Dalle stesse zone è opportuno avere un collegamento visivo con la parte « air-side » per ulteriori possibilità di saluti a vista.

Appena sbrigate le operazioni di controllo è preferibile che vi sia per i partenti una doppia possibilità: 1) istradamento diretto agli aerei e alle zone di ultima attesa sui moli in corrispondenza di ogni aereo, tramite appunto i moli i cui imbocchi dovranno essere di immediata individuazione; 2) apertura su una larga zona di attesa munita di tutti i conforti, che può essere la stessa destinata al transito; è opportuna una larga visuale sul campo.

Nel percorso inverso degli arrivi questa doppia possibilità trova adeguata utilizzazione perchè i viaggiatori sprovvisti di bagaglio di stiva possano immediatamente portarsi ai controlli di P.S. e quindi in uscita, mentre gli altri possono usufruire della zona di conforto per trascorrere meglio i 10-15 minuti necessari allo scarico del bagaglio ed al suo arrivo alla dogana.

I viaggiatori in transito possono usufruire delle stesse zone di conforto prima dette, che nel sistema centralizzato risultano rapidamente e chiaramente raggiungibili; questa categoria di viaggiatori richiederà altri servizi come: diurno e camerette di riposo. Sarà bene non esagerare in questi servizi.

La zona di conforto sarà dotata di informazioni, posta, telegrafo, telefoni, giornali, tabacchi, concessioni. Sui moli non sarà invece necessario sparpagliare troppo i bar e le concessioni, salvo la possibilità di installare vetrinette da esposizione reclamistica.

I visitatori costituiscono una categoria comune agli accompagnatori e possono quindi seguire gli stessi percorsi ed utilizzare gli stessi servizi: in particolare occorre grande visibilità sul campo; anche l'accesso alle coperture dei moli, se non vi attracchino i reattori, può essere opportuno, sia pure con limitazione dell'estensione; la cucina del ristorante dei visitatori è opportuno che sia separata da quella del ristorante passeggeri per non creare difficoltà doganali; in tal modo potrebbe essere ubicata opportunamente allo stesso livello del ristorante cui serve.

L'organizzazione dei moli per quanto concerne i viaggiatori comprenderà corridoi ampi, capaci di smaltire percorrenze in sensi opposti, zone di sosta con vista sul campo provviste di sedili, scale per la discesa a piano campo in corrispondenza di ogni stand, gabinetti; la lunghezza totale dei moli sarà compresa fra 10-12 mt.; per i viaggiatori può bastare, come già detto, un solo livello al primo piano.

Il movimento dei bagagli è legato al mezzo adottato per il loro trasporto; come già detto, i carrelli automotori sono considerati i più adatti anche in confronto ai trasportatori a nastro più rigidi nel loro funzionamento. Anche il metodo di controllo adottato dalla dogana influisce sul movimento bagagli; infatti è da considerare l'opportunità o meno di procedere fino al controllo di dogana all'istradamento del bagaglio isolato.

In ogni caso sul percorso bagagli dovranno trovarsi alcuni locali a destinazione speciale e cioè:

— deposito carrelli vuoti al piano hall;

— locale istradamento bagagli isolati (può anche confondersi con la stessa dogana);

— locale istradamento merci e posta (al piano campo);

— deposito carrelli vuoti al piano campo;

— deposito bagagli e merci in transfert.

E' opportuno che tutti i percorsi dei bagagli possano avvenire al coperto, anche lungo i moli.

Della necesstià di deposito del bagaglio in arrivo da svincolare si è già fatto cenno a proposito della dogana arrivi; altro deposito può occorrere per il bagaglio già svincolato.

I locali a disposizione delle Compagnie sono: biglietterie, ufficio amministrativo, eventuale ufficio direttivo, ufficio merci (i suddetti preferibilmente intercollegati), magazzino merci estere e magazzino merci nazionali destinati al contenimento di merci giornaliere e di carattere ordinario, locali operativi sotto i moli proporzionati sulla base di 4 locali ovvero di 100 mq. per Compagnia, spazi all'aperto per la sosta dei mezzi operativi in dotazione delle compagnie quali scalette mobili, furgoncini, trattori, mezzi per servizi vari, ecc.

Il Servizio di Controllo Aerodromo (A.D.C.) per le necessità di contatto col personale di volo è opportuno che si trovi interamente sotto dogana; per esso occorre un vasto salone con uffici annessi per almeno 600 mq. ubicato baricentricamente, facilmente identificabile ed accessibile dal campo a cura dei piloti; la torre di controllo costituisce un'appendice di questo servizio e deve quindi risultare vicina con facilità di veloci collegamenti verticali (ascensori); la torre deve comprendere: 1) l'osservatorio con superficie di almeno mq. 30 a pareti interamente vetrate con visuale libera sull'intero giro d'orizzonte, dotato di efficace schermatura termo-acustica (vetri doppi speciali), di schermi mobili antisolari, di impianto aria condizionata; un ballatoio circostante è opportuno; 2) locale apparati di almeno mq. 60, perfettamente agibile e protetto come sopra; 3) locali ausiliari di analoga superficie per il soggiorno a riposo del personale di avvicendamento anch'esso protetto come sopra; 4) servizi igienici; 5) collegamenti verticali; 6) canne per la posa di condutture, canalizzazioni, etc., ben accessibili a varie quote per la manutenzione e per nuove istallazioni.

Gli uffici di aeroporto per il comando, la amministrazione, la gestione e le altre necessità possono essere fuori dogana; si raccomanda per questo settore un gruppo montante indipendente e la separazione dal pubblico dei visitatori; non è requisito essenziale il suo prospetto sul campo degli aerei.

Il personale di ogni tipo, che si tratti di quello addetto ai servizi di piazzole, sia degli impiegati o del personale di volo o dei servizi di controllo, deve poter disporre di propri locali di conforto, ad es.: spogliatoi, servizi igienici, mense, soggiorni, e il personale di volo deve anche avere la possibilità di riposo o di pernottamento; naturalmente tali servizi debbono tener conto della rispettiva zona doganale nell'ambito della quale si svolgono le varie attività, onde non creare violazioni della barriera doganale nè provocare inutili passaggi attraverso la stessa barriera; ciò significa che è opportuno avere un gruppo di tali comfort entro dogana ed un altro fuori dogana; le mense rispettive potrebbero far capo alle cucine distinte che servono da un lato i viaggiatori e dall'altro i visitatori.

La dogana, già esaminata per la parte relativa ai bagagli, ha anche il compito di costituire e sorvegliare tutta una barriera invalicabile se non sotto controllo; questa barriera si svolge sia all'esterno che all'interno degli edifici; all'esterno tutti i varchi stradali debbono essere presidiati; all'interno i presidi oltre alle due dogane dei bagagli in arrivo ed in partenza, e ai controlli di P.S. debbono aversi: nella zona merci a cavallo dei magazzini merci estere e nazionali; per il controllo del personale di aeroporto che potrebbe essere anche comune con quello del personale di volo. Minori saranno i pun-

ti di controllo e più efficace sarà la barriera doganale e più economica la gestione.

Un ufficio per l'inoltro e la recezione di posta deve disporre di alcuni locali, preferibilmente al piano delle merci; la posta infatti sarà inoltrata con criteri analoghi a quelli delle merci e si aggiungerà ai bagagli destinati al volo nel momento in cui a questi vengono aggiunte le merci; i locali degli uffici postali potrebbero essere a cavallo della barriera doganale o meglio internamente entro dogana, ma facilmente accessibili dal lato metropolitano dai furgoni celeri recanti la posta in partenza e quella in arrivo diretta verso Roma.

La sistemazione degli spazi esterni comprende la parte dei piazzali automobilistici e quella dei piazzali interni di servizio; per questi ultimi è richiesto abbondante spazio per il parcheggio (eventualmente coperto) di tutti i mezzi operativi, oltre quelli già ricordati che sono in dotazione delle compagnie; questi mezzi operativi comprendono anche autoveicoli di grande mole; tipo autocisterne; i mezzi antincendio possono trovar posto insieme ai predetti purchè la loro ubicazione sia baricentrica e sia consentito il raggiungimento più rapido e diretto di ogni punto dei piazzali e delle piste; piazzali di servizio occorrono anche fuori dogana specialmente per le operazioni merci, per lo stazionamento dei mezzi relativi, per il parcheggio di autoveicoli di funzionari, ecc.

La zona destinata a piazzale antistante deve soddisfare ai seguenti requisiti; sistemazione stradale semplice, intuitiva, scorrevole, a sensi unici, con riduzione al minimo dei punti di conflitto del traffico; per la natura della zona è bene rifuggire dai sottopassaggi stradali; disponibilità di parcheggio molto ampia (da 1.000 a 2.000 posti) suddivisa per auto private (sosta breve o lunga), taxi, noleggio, autobus, mezzi degli impiegati, macchine di servizio, ecc. col criterio generale di tenere più vicine alla aerostazione le zone di sosta più breve; ampie zone devono tenersi vincolate al futuro sviluppo dei parcheggi come l'esperienza ha insegnato in molti casi all'estero; saranno pure opportune fasce verdi con funzione riposante o decorativa, abbinate anche a qualche opera di abbellimento o di caratterizzazione del vasto piazzale.

Roma, 30 aprile 1958

La Commissione Giudicatrice

F.to: FERRUCCIO FRANCOLINI
CESARE VALLE
LUIGI DEL GIUDICE
MARIO ANDREUCCI
ANTONIO COLLATINA

DATTILOSCRITTO DELLA REGISTRAZIONE EFFETTUATA IN OCCASIONE DELLA RIUNIONE DEL GIORNO 3 LUGLIO 1958

Partecipanti alla seduta:

On.le Ministro, Prof. Togni
Direttore Generale, Dott. Del Giudice
Presidente VI[a] Sezione - Consiglio Superiore, Valle
Presidente V[a] Sezione - Consiglio Superiore, Bertagnolio
Generale, Dott. Ing. Albanese
Ispettore, Prof. Ing. Rinaldi
Colonnello, Dott. Ing. Amici
Dott. Arch. Monaco
Dott. Arch. Luccichenti
Dott. Ing. Morandi
Dott. Ing. Provera
Dott. Ing. Carrassi

On.le MINISTRO — Qui si tratta di passare veramente alla fase esecutiva, perchè noi non ci troviamo di fronte ad una situazione la quale possa essere in qualche modo rinviata e subordinata nel suo completamento e nella realizzazione, subordinata a elementi sia pure necessari, che sono fluttuanti; qui abbiamo il fine obbligato cioè noi dobbiamo per quel determinato periodo, (quale sia esattamente, Rinaldi lo precisi Lei) entro il 1960, noi dobbiamo avere l'Aerostazione funzionante. Ecco perchè io mi sono opposto anche a tanti ampliamenti, a tante parti aggiunte ecc. Sia per questioni finanziarie, sia per questioni di tempo; poi, naturalmente, potremmo, fare come la fabbrica del Duomo di Milano che non finisce mai, anche questi sono impianti che hanno sempre bisogno, lo capisco, di varianti e di aggiunte, si prolungano le piste, si ampliano i fabbricati ecc. Però noi abbiamo un piano obbligato, il piano è questo: iniziare 1° agosto, progetto sul tavolo, Egregi Signori, qualunque sia, il progetto, sul tavolo, qualunque sia, intendiamoci, nel redattivismo consentito da quella impostazione che voi con molta responsabilità e competenza avete precisato, e iniziare subito dopo, conseguentemente perchè io credo, non sono un tecnico però accetto sempre i suggerimenti e le osservazioni dei tecnici, credo che si possa ... si può anche spiegare una ricchezza di mezzi che consenta di camminare in modo rapido. Nella riunione ultima che noi abbiamo fatto abbiamo messo a punto quella che è la interpretazione di quelle tali condizioni alle quali la Commissione dei Cinque subordinò il suo verdetto. Va bene? La Commissione dei Cinque concluse con un certo verdetto: « Disse: noi, insomma, non siamo estremamente soddisfatti, però fra tutte le soluzioni, questa è quella che obiettivamente risponde di più. Però per scegliere queste soluzioni si dovrebbero apportare queste e queste varianti per risolvere questi e questi problemi. Allora di fronte a questa conclusione, io accettai la soluzione, naturalmente con tutte le subordinate della soluzione.

Poi, al fine di precisare bene quali fossero le subordinate e vuoi di carattere architettonico, urbanistico, chiamatelo come volete, e vuoi di carattere tecnico, io pregai una Commissione ristretta di funzionari nostri esperti di Aeronautica ecc., di interpretare in modo più chiaro e più completo, di interpretare queste concessioni alle quali era subordinato il benestare, cioè l'aggiudicazione da parte del Ministero. Dunque, la Commissione, molto rapidamente concluse i suoi lavori in modo veramente encomiabile tanto che ebbi a compiacermene e questo compiacimento lo manifesto anche oggi. Arrivò ad una conclusione unanime se non sbaglio, e questa conclusione fu accolta dal Ministero e fu comunicata all'Impresa affinchè venisse a far parte delle istruzioni fondamentali le quali faranno parte integrante del contratto, e che, comunque, costituiscono le pre-

messe, lo scioglimento di parte delle premesse e delle convenzioni in relazione alle quali fu data e fu decisa l'aggiudicazione.

Ora che sul piano teorico tutto questo è stato fatto, qui si tratta, Egregi Signori, di vedere se ci sono delle difficoltà, se c'è qualche cosa: siccome questo ha comportato da parte dell'Impresa un ampliamento del suo, chiamiamolo Collegio di progettisti, e dall'altra parte il Ministero ha nominato una Commissione di sei membri la quale ... è costituita come organo di assistenza e consulenza coordinativa di ogni direttiva occorrente ecc. ecc. occorre vedere oggi quello che noi dobbiamo superare, e le eventuali difficoltà ecc. ... perchè non voreri che ci fossero equivoci. Per quanto riguarda il Ministero la situazione è estremamente semplice. Nonostante tutto quanto noi abbiamo fatto per dare all'Impresa un avvio più facile, o meglio meno difficile, perchè effettivamente dobbiamo riconoscere che non è molto semplice. Sono convintissimo che comunque tutto questo è stato fatto per facilitare da parte vostra una migliore identificazione dell'opera che dovete fare; e quindi una interpretazione la più esatta possibile dei vostri impegni e dei nostri desideri che costituiscono poi la base dei vostri impegni. Da parte nostra, il Ministero, essendovi anche da parte nostra qualche nube, qualche cosa di non completamente certo, tutto questo è servito per chiarire le nostre idee, per mettere a punto quello che noi volevamo.

Da parte del Ministero dell'Aeronautica tutto questo è servito ancora per aggiornare le proprie idee e per meglio precisare in effetti questo lavoro. Quindi, ora come ora, se io, come Ministro dei Lavori Pubblici, mi dovessi limitare a fare il Ministro come i miei funzionari, direi va bene, ora partite e fate, salvo poi noi ..... ma qui non è il caso di dire tra otto giorni: avete sbagliato e fra un mese dire: modificate questo o quello; si tratta di collaborare tutti perchè si tratta di realizzare un'opera che da un punto di vista soddisfi le vostre giuste esigenze, i vostri gusti e legittimi interessi; da un punto di vista dell'Aeronautica risponda alle finalità che l'Aeronautica si è prefissa e che sono finalità funzionali; da un punto di vista degli architetti, questi dicano, beh, possiamo mettere la firma perchè non è una « puzzonata » è una cosa come si deve e quindi è una referenza, perchè l'artista non solo lavora per il suo giusto pane (più o meno abbondante) ma lavora anche per queste legittime soddisfazioni, e noi come Ministero, potremo in ultimo, quando avremo fatto la consegna definitiva e ci saremo lavate le mani, diremo, non abbiamo concorso o non abbiamo collaborato a fare una cosa stonata o sbagliata, ma abbiamo fatto quanto era possibile per muovere tutti gli elementi favorevoli, tutte le esperienze, tutte le possibilità al fin di realizzare un'opera che nei limiti dell'umano possibile risponde per il 70, 80, 90% a quello che deve essere il perfetto in questa maniera. Questo è il punto. Quindi noi ci siamo qui tutti: Impresa, Progettisti, Direzione Lavori, Aeronautica, Ministero, per vedere se c'è qualche cosa che oggi si debba discutere, si debba meglio precisare per poter partire.

Soprattutto il punto, credo, scusate io faccio il padre in questo caso, il vostro e sono una persona di una certa età, di una certa esperienza, il più difficile, credo che sia il vostro, di mettere un pò d'accordo, di fondere la vostra esperienza, la vostra responsabilità, con l'apporto indubbiamente notevole che potranno darvi in relazione all'esperienza che hanno illustrato col loro progetto questi altri vostri colleghi e tutto questo inquadrato in quello che può essere l'aggiornamento del progetto che ripeto deve essere consegnato in modo da poterci mettere le mani entro un mese, anzi nemmeno un mese, entro il primo agosto e guardate non è che faccia la faccia feroce o la voce dura ma io tutto sopporto meno che i ritardi; questo assolutamente; tutto sopporteremo; su tutto vedrete troveremo la soluzione; se è questione di prezzi, se è questione di modifiche, se è questione di adattamenti, di arrangiamento, tutto si può superare meno che la questione dei ritardi, che ad un certo punto ci si trova ingolfati in modo tale che si arriva poi praticamente ad escludere la possibilità

di consegna per l'epoca richiesta per una opera grossa quale è quella che abbiamo di fronte a noi. Abbiamo poco più di venti mesi, se non sbaglio; sì e no se l'abbiamo.

Mettete che ci sia qualche settimana o mese di cattivo tempo o altro e poi se non approfittiamo del momento buono che è ora, questi tre mesi, per partire, tutto quanto ciò che riguarda recintati in cemento, ecc. il grosso, l'opera grossa, io credo che noi faremo veramente un'opera negativa.

VALLE — D'altra parte, Eccellenza, si vorrebbe spiegare che non si tratta qui di presentare nei termini ..... il progetto completo di vari allegati, come si fa nelle perizie normali ecc., ma qui siccome, in fondo ormai siamo tutti una grande famiglia in cui ognuno cerca di dare il proprio contributo per arrivare presto alla fine; qui si tratta di prendere intanto gli elementi più necessari per partire e di porre non dico l'impianto nel cantiere perchè quello già c'è, ma tutti gli elementi per l'avvio del cantiere perchè in fondo quando sono fissati gli elementi fondamentali, poi su quello che è il lavoro accessorio, successivo, conseguenziale, si torna sopra per un lavoro di affidamento, con tutta la calma possibile, vero, e quel tanto che serve da impianto del grosso cantiere .....

PROVERA — E' stato un progetto di massima questo .....

On.le MINISTRO — No no, di massima no; un progetto non completo ..... con delle parti che potete successivamente sviluppare ma con quelle parti che intanto servono per partire e per avere l'idea precisa di quello che è il progetto generale già pronto e definitivo perchè non è possibile che voi con una Impresa potete mettervi a tirar su dei muri o fare, se non siete sicuri che il muro va lì perchè se poi invece va un metro più in qua o un metro più in là, quando avete già piazzato il muro col pilastro .....

RINALDI — Io vorrei dire questo ai progettisti, quello che ci interessa subito è la ubicazione dei sostegni di fondazione; quando abbiamo questa parte, noi possiamo dare un respiro di quasi quattro-cinque mesi, perchè si possa passare alla seconda fase distributiva.

On.le MINISTRO — Ma stiamo attenti perchè conosciamo, io non ho l'esperienza vostra, ma conosco già e lo vedo in molti casi, i progetti a rate che, strada facendo viene fuori una esperienza, nuova, un desiderio nuovo ed allora questo modifica inevitabilmente quello che è già stato fatto, non c'è niente da fare, ora se c'è ad un certo momento da cambiare una distribuzione, qui viene tutto uno spazio 150 m. x 40 poi ci sono le biglietterie per i viaggiatori; questo lo possiamo fare dopo due mesi, intanto tiriamo su le fondazioni, i pilastri ma non avvenga che rimangano sospese, o fatte su un piano molto di massima delle parti che poi sono fondamentali.

RINALDI — Anche questo si può fare, perchè se i progettisti si attengono allo schema distributivo approvato dalla Commissione e poi dopo su questo schema fanno una certa modulazione, noi siamo tranquilli perchè la struttura risulti funzionalmente impostata bene.

Questo è il punto che io proprio tengo a dichiarare necessario per una esecuzione rapida e nello stesso tempo elasticamente impegnativa.

VALLE — Sì, tanto più che senza voler impegnare l'avvenire uno degli aspetti del carattere della prestazione è proprio quello di ..... della possibile ..... degli elementi.

RINALDI — Perfettamente.

MONACO — Io vorrei fare a questo punto una piccola precisazione che noi ben volentieri siamo disposti a spartire rapidamente ma ci mancano ancora tutti gli elementi; noi abbiamo bisogno di un programma unico più dettagliato, un programma un pò più di sviluppo circa il numero degli apparecchi i movimenti degli apparecchi, i tipi degli apparecchi, perchè partire con un programma chiaro, definito è già un enorme passo.

On.le MINISTRO — Però, scusi, architetto, tutto questo doveva essere già previsto nel progetto precedente.

MONACO — Ma il progetto precedente aveva...

Discussione.

On.le MINISTRO — Questo è compito della Commissione dei sei nella quale ci sono ap-

punto anche Albanese e Amici c'è già la Direzione Lavori, ci sono gli architetti .....

MONACO — E' un programma che non solo sia per il 1960 ma che sia un programma che si sviluppi per lo meno con delle previsioni di sviluppo per una diecina di anni, in maniera che noi sapremo bene come organizzeremo questi parcheggi.

On.le MINISTRO — Un momento però, su questo tengo a precisare noi non facciamo l'Aeroporto che è fine a se stesso completo e definitivo salvo stabilire le cose in modo che se uno costruisce una casa e dice tanto poi la rialzerò di un piano o due, ma la casa è quella, perchè non si parte dal concetto di dire faccio una parte dell'Aeroporto e poi si farà l'altra.

MONACO — No, ma se domani avvenisse che cambiassero delle condizioni, si farà in maniera di poter aumentare .....

Discussione.

Come le fondazioni di una casa.

On.le MINISTRO — Sì, siccome in definitiva si tratta, voi avete lo spazio libero perchè in definitiva avete spazio, tutto questo a cosa porta? Scusate la mia ignoranza se dico delle cose inesatte o non calzanti, voi avete spazio grande dove potete ubicare con una certa libertà questa stazione, la quale stazione potrà ricevere più o meno apparecchi a seconda della disponibilità delle parti della grandezza e di quelle parti sporgenti che si chiamano moli, ecc. Ora, naturalmente questo vi può consentire di fare tutta la stazione come deve essere fatta però siccome lo spazio rimane libero.

Discussione.

MORANDI — C'è un punto che volevo chiarire, il Signor Ministro ci ha detto, siamo seduti qui in forma non ufficiale, la cosa che mi preoccupa è la questione del programma noi abbiamo qui gli esperti del lavoro e quindi credo che si possa nel giro di ore, non di giorni definire. Quello che viceversa vorrei puntualizzare all'on.le Ministro è questo punto: noi non facciamo un edificio con una gabbia, noi facciamo una struttura che è l'Aeroporto, quindi il giorno che noi mettiamo il primo palo di fondazione noi dobbiamo aver definito non i criteri dell'Aeroporto, ma dobbiamo aver definito i criteri, lo sviluppo strutturale ed architettonico che è assolutamente un'unica cosa e le conseguenze diciamo di carattere statico. L'Ispettore Rinaldi in questo momento sta facendo le prove del terreno in modo che noi sappiamo quanti pali dobbiamo mettere ma dove andiamo a mettere i pali non è un edificio: io dico: tiro su, tanti metri cubi di edificio, poi m'arrangio ecc., è il palo è l'Aeroporto.

Messo giù il primo palo abbiamo fatto l'Aeroporto, mi scusi Signor Ministro, è un punto fondamentale che dobbiamo ragionare quindi prima di arrivare al primo palo bisogna dire numero degli apparecchi, una lunga elencazione, secondo; definizione precisa su nostre proposte del resto noi abbiamo già cominciato a farle e a discuterle, poi la funzionalità, prima la funzionalità grosso modo no all'ultimo dettaglio, la formula della coccia, dell'involucro generale può dipendere dalla posizione di uno o due o tre dogane. Mi spiego? Questi sono i punti che io volevo puntualizzare. Io voglio dire, mi permettono, ho il coraggio di dire al Signor Ministro per la fine del mese noi possiamo dare delle idee e estrinsecare e definire con la commissione delle idee ma non possiamo dare il primo palo, mi spiego, perchè il primo palo è frutto di una elaborazione completa del progetto, intendiamoci, sono pienamente d'accordo che tutto quello che è elaborazione di dettaglio è architettonica, funzionale, il box, il gabinetto, viene dopo, ma insomma se non rischiamo di fare quello che il Signor Ministro non vuole che si faccia, cioè quei lavori che poi si rifanno.

Prof. RINALDI — Permette, Eccellenza; vorrei rispondere qui all'amico Morandi; siccome lui è uno strutturalista perciò io gli posso rispondere nella veste più appropriata. Gli vorrei dire questo sull'impostazione funzionale: lei stesso ha detto, caro Morandi, che attraverso l'Aeronautica noi abbiamo in poche ore i dati difatti se noi chiediamo all'Aeronautica di discutere la situazione, l'Aeronautica ce la puntualizza, la mettiamo a verbale e non se ne parla più; dopo di che il suo lavoro, dico il vostro lavoro di

architetti è quello di far la distribuzione dei servizi, cioè la parte schematica funzionale.

Il giorno in cui lei ha fatto questo, lei che è uno strutturalista, nel volgere di una settimana, da esattamente l'impostazione delle strutture, e l'impostazione delle strutture ci dà esattamente quello che io ricerco, cioè, a dire, la posizione delle fondazioni e la posizione dei carichi; ora se i sostegni sono modulati, e sono distribuiti in un modo tale che si possa costruire la struttura, indipendentemente da quello che lei potrà spostare: una tramezzatura, una posizione di un ambiente rispetto ad un altro ecc., si è a posto, caro Morandi, ed il giorno in cui abbiamo sistemato gli orizzontamenti, abbiamo sistemato i sostegni noi siamo a posto. Quindi io per tutto questo non ho bisogno di aspettare ancora altri mesi, perchè altrimenti debbo dire all'on.le Ministro: Eccellenza, lo Aeroporto, per la tale epoca non si può fare. Noi non dobbiamo arrivare all'inverno, ma arrivare alla fine di agosto. La Commissione è tutta a vostra disposizione e si può dire che è una parte viva di voi stessi.

On.le MINISTRO — Tutti i problemi vengono risolti senza aspettare .....

RINALDI (*a Morandi*) — Quindi non si preoccupi perchè le assicuro che lei stesso collaborerà molto con me.

Lunga discussione.

On.le MINISTRO — Vi dovete mettere da accordo sulla parte funzionale e sulla parte distributiva .....

Discussione.

MORANDI — Io sento il bisogno di chiarire bene il mio pensiero per la responsabilità che sento nei miei riguardi, e che credo che sarà condivisa dai miei colleghi; se io butto giù una distribuzione un edificio fatto in questa maniera, qui con dei servizi (qualsiasi siano) buttati giù nella forma più grossolana.

RINALDI — Scusi, a questo punto lei non deve sbagliare; lei non deve passare alla seconda parte se non è precisamente sicuro della prima parte.

Breve discussione.

MORANDI — Io dico questo; io ho un edificio, determinato in questa maniera, con dentro grossolanamente, tutto quello che lei vuole, messo giù, buttato giù così, questo edificio, il quale mi deve rimanere una coccia tutta aperta, perchè questo è un Aeroporto, non è certo che io devo chiudere ecc. che cosa mi determina? mi determina lo spartito statico, estetico; mi determina il partito architettonico che in questo caso è la stessa cosa del partito statico che mi obbliga a fare un insieme di grandi telai, un insieme di strutture, gli Aeroporti del mondo in questo momento si intravedono sotto forma di grandi strutture, sottili ecc. si impostano tutti quanti su un piano strutturale; quando io ho fatto l'Aeroporto, mi spiego? Ho fatto l'Aeroporto. A me non interessa niente, io posso avere anche tre anni di tempo per finire, quando io ho fatto l'Aeroporto ho definito il mio telaio, ho definito la mia struttura, ho definito il passo dei miei pilastri, definita la forma della copertura, ho definito le pensiline, vero, passare da questo e da questo punto in poi sono d'accordo col Prof. Rinaldi, passare da questo alla calcolazione è questione di ore, perchè è la prima parte che mi preoccupa di più. In altri termini sento il tema talmente legato, il problema del partito statico, architettonico, alla impostazione generale che è quella prima parte che secondo me richiede non del tempo, richiede il minimo tempo necessario. Voi siete d'accordo o no su questo?

MONACO — Sì d'accordo perchè effettivamente Eccellenza è meglio: una settimana di più in questa prima fase fa guadagnare poi mesi nell'ultima fase, perchè partiti da un progetto sicuro, avere ancora una settimana di dubbi sul principio è meglio che poi rimetterci le mani sopra oppure cambiare, quindi se noi l'impostiamo con una settimana di più di tempo, abbiamo un mese e quindici giorni oggi .....

MORANDI — Scusa se ti interrompo, per far capire meglio il mio pensiero, ti discuto sul metro del tuo progetto non del mio: tu hai fatto un certo salone, una certa cosa: il passo dei pilastri che sorreggono sono in

funzione o no di quello che è il funzionamento?

MONACO — D'accordo.

MORANDI — Quindi quando tu stabilisci il passo per mettere il primo palo, hai fatto il progetto, hai fatto l'Aeroporto.

On.le MINISTRO — Dovremo spostare di qualche giorno le date; ora vediamo qui stiamo per ragionare, io volevo ragionare il meno possibile su questo argomento, ma ragioniamo, ragiono ora per non avere dispiaceri dopo.

RINALDI — Le richieste si possono concretizzare come segue:

I) - Richiedere subito all'Aeronautica una definizione dei dati fondamentali della funzionalità dell'Aeroporto, prima cosa.

Discussione.

RINALDI — Dunque una settimana per puntualizzare questa cosa ecc. poi dieci-quindici giorni per buttare giù tutti gli schemi funzionali di quella prima fase di cui ha parlato l'architetto, dopo di che si passa al tipo di struttura all'ingrosso, e all'impostazione schematica delle strutture, quindi si arriva, entro il primo agosto, 10 agosto massimo, per avere il progetto di cui si parlava.

Eccellenza, noi abbiamo l'approvazione del Consiglio Superiore in agosto, la spostiamo verso la fine, verso il 30-31. Siamo a posto perchè noi verso i primi di settembre cominciamo a palificare. Fino ad allora che si fa?

Frattanto le nostre prove vanno avanti e possiamo fare ancora altre cose.

On.le MINISTRO — Benissimo io sono lietissimo delle prove ma che si facciano prove fino a settembre mi sembra un po' troppo.

PROVERA — Tanto per settembre bisogna fare anche l'impianto di cantiere.

RINALDI — Un mese ci vuole; frattempo possono montare le gru, almeno; per esempio le linee di movimento delle gru, le linee di sviluppo degli impianti di betonaggio ecc.

Discussione.

PROVERA — Per tutta quella parte ci basterebbe una sola cosa: il perimetro esterno del fabbricato, finito quello noi possiamo incominciare a mettere su tutte le attrezzature .....

Il perimetro potrà anche spostarsi di mezzo metro, invece il pilastro no .....

RINALDI — Dobbiamo inviare il cantiere delle gru .....

Voi dovete dirci il perimetro almeno all'ingrosso dei fabbricati perchè l'Impresa possa mettere le linee delle gru e i centri di betonaggio — Cose Fondamentali.

Discussione.

Quindi noi dobbiamo dire all'Eccellenza il Ministro: i tempi sono questi: Eccellenza, entro 7 giorni noi abbiamo i perimetri con le linee delle gru e l'Impresa può cominciare i movimenti dei macchinari che è la cosa fondamentale; frattanto gli architetti studiano .....

Discussione.

Sette e quindici fanno ventidue ed abbiamo il 10 agosto finale. A sette giorni da oggi, oggi ne abbiamo cinque, un sette e cinque, dodici, dodici più quindici fa ventisette (luglio) e poi dieci agosto definitivo: questione di tempi così ci troviamo bene.

On.le MINISTRO — Riuniamo il Consiglio Superiore il dodici agosto.

RINALDI — Va bene il dodici agosto si può riunire il Consiglio Superiore.

Discussione.

Le gru ed i centri di betonaggio hanno bisogno di un mese per essere montati, ecco perchè voi dovete dare venti giorni almeno prima .....

Discussione.

Siamo a collaborare con interesse comune però un limite che non si può spostare.

VALLE — D'altra parte il problema è veramente maturo, credo che pochi problemi siano stati sviscerati, pochi, forse anche troppo, come questo. Qui d'altra parte per adesso è soltanto un problema di idee, di selezione, di ordinamento di idee, perchè quello che si voleva dire di questo Aeroporto si è detto, si è detto tutto.

RINALDI — Dunque d'accordo che il dodici luglio si debbono presentare gli schemi dei corpi di fabbrica .....

BERTAGNOLIO — Si dovranno presentare qualche giorno prima.

Discussione.

On.le MINISTRO — So benissimo che se in questi casi non si stabiliscono delle situazioni ferree non vale più niente di quel che si è detto.

Quello che mi interessa è che l'Aeroporto venga finito che poi abbia un metro più un metro meno non me ne importa niente: ho bisogno dell'Aeroporto e lo faccio ad un certo momento prendo quello che c'è e dico: voi costruite in questo modo quando l'aeroporto risponde alle sue finalità ed è il più semplice possibile (perchè non sono da fare le stazioni come quella di Roma) parliamoci chiaro, i grandi colossi, richiede cose più semplici; noi in Italia facciamo delle cose monumentali, io sono per le cose estremamente semplici, razionali e semplici come fanno in Germania e in Inghilterra e come fanno in Francia.

Basta che ad un certo momento ci mettiamo in testa di fare veramente l'Aeroporto se no qui non si va, io so già che tutte le inziative che ho preso alle quali ho dedicato un tempo non indifferente, ho parlato facendo delle cose che in fondo il Ministro non dovrebbe fare, cercando di convincervi, di mettervi d'accordo; già s'è perso un mese e mezzo invece io non voglio perdere nemmeno 24 ore.

Attenzione perchè qui facciamo degli atti regolari adesso e con delle multe e multe di centinaia di migliaia di lire per non dire di milioni.

Io vado avanti in questo modo adesso, appena si ritarda di 24 ore sono milioni che corrono, mi dispiace è l'Impresa che risponde, perchè il contratto lo facciamo con la Impresa.

RINALDI — Loro hanno il termine del 1° agosto .....

PROVERA — E precisamente: entro quei termini dare questo, se poi questo gli porta soddisfazione o non questo, è un altro discorso perchè noi non possiamo essere certi che questo .....

VALLE — C'è la Commissione che può essere convocata.

Discussione.

RINALDI — Dunque, il dodici luglio è sabato e l'Impresa il dodici luglio, avuti da noi gli schemi per mettere su il macchinario, deve cominciare il montaggio del macchinario .....

Discussione.

PROVERA — Noi per prendere un impegno dobbiamo avere un impegno reciproco, noi diciamo: il dodici vediamo questo perimetro, però domani mattina ci date i dati.

Discussione.

RINALDI — Allora oggi ne abbiamo tre, entro il cinque mattina loro ci fanno la richiesta ed avranno le risposte.

Discussione.

Voi avete dal 5 al 12 come abbiamo detto sette giorni per sviluppare le idee di massima. Il montaggio del macchinario si comincia il 14, voi avete venti giorni di tempo dal 14 fino al 2-3 agosto per cominciare tutta la parte di palificazione eccetera, perchè il progetto ci dovrà essere presentato nella seconda fase verso il 26 di luglio.

VALLE — Ma quando abbiamo dato lo schema funzionale abbiamo dato tutto.

RINALDI — Per lo schema strutturale c'è tempo dal 26 luglio fino al 10 agosto.

VALLE — Lo schema distributivo, direi.

RINALDI — Come lo volete chiamare è la stessa cosa ..... Allora schema distributivo entro il 26 luglio! Poi il 10 agosto ci consegnate il progetto da presentare al Consiglio Superiore.

PROVERA — Possiamo ridurre a due dati cioè lo schema funzionale abolirlo come dato.

RINALDI — E perchè?

PROVERA — Perchè in fondo in fondo coincide col progetto.

RINALDI — No, Ingegnere, mi dispiace.

Discussione.

Lo schema funzionale significa: lei mi dà un disegno in cui si vedono tutte le parti dell'Aerostazione nel modo in cui funzionano.

AMICI — Se per quella data ci danno uno schema che non ci ha soddisfatto non è una data fissa, io penso che l'Ingegnere in un certo senso ha torto o ha ragione, perchè se il lavoro si svolge di continuo .....

RINALDI — Con noi

AMICI — ..... allora per quella data bisogna avere concluso.

RINALDI — Vengono ad impegnarsi di fronte al Ministro è l'Impresa ed è la Commissione perchè entro il 26 il Ministro deve sapere che questa seconda fase del lavoro è fatta.

Discussione.

PROVERA — Potrebbe succedere ad un certo momento non sia per nostro difetto che noi non arriviamo entro quella data.

VALLE — Lo scopo è comune vostro di arrivare più presto ad un risultato finale, lo scopo di questa Commissione è quello di collaborare in senso attivo non in senso negativo se ci sarà uno sforzo un sacrificio da superare si lotterà per superarlo pur di arrivare alla conclusione; ma il termine diciamo così che non si arrivi alla conclusione dobbiamo eliminarlo perchè qui molte persone per una grande qualità può essere che arriviamo .....

Lunga discussione.

RINALDI — L'11 agosto presentate al Ministero i progetti? .....

On.le MINISTRO — A Fiumicino le cose sono andate abbastanza bene prima andavano molto piano; ora Rinaldi gli ha dato un ritmo accelerato ed abbiamo ripreso in pieno; abbiamo la certezza di arrivare in tempo tranquillamente; bisognerà un po' sollecitare quella strada, perchè ho l'impressione ogni volta che ci passo che sia allo stesso punto; perchè la preoccupazione è sempre questa perchè voi ad un certo momento potete dire: c'è un fatto nuovo; c'è un fatto di forza maggiore e voi potete essere moralmente ed amministrativamente giustificati; ma noi non saremo mai giustificati perchè il fatto che voi non abbiate una colpa o una responsabilità... io sono convintissimo che voi ce le metterete tutta perchè dopo tutto è questione del vostro buon nome ..... perchè il fatto che si possa dire noi non siamo arrivati in tempo perchè è venuto un mese di pioggia che non ha consentito di far questo o quest'altro, a noi non giustificherebbe il fatto che l'Aeroporto non è pronto, ecco perchè noi cerchiamo di affrettare i tempi soprattutto in questo periodo.

Questo periodo è ideale perchè luglio, agosto e settembre sono i mesi migliori.

RINALDI — I lavori si potrebbero sviluppare veramente bene dal 1° settembre; se noi perdiamo questa data perdiamo tutto .....!

Discussione.

On.le MINISTRO — Io obbligando il tempo son sicuro di avere il tempo ed il progetto. Qui ci siamo impegnati tutti con la nostra serietà e col nostro nome. Bisogna fare degli sforzi direi sovrumani per avere il tempo, far bene, come si deve.

VALLE — Il dodici luglio: impianto di cantiere, il ventisei luglio elementi per la meccanizzazione del cantiere.

Discussione.

RINALDI — Volevo sviluppare questa idea; ammesso che i corpi siano due, tre collegati ecc.

Non è che dobbiamo mettere la gru dappertutto: tra questi corpi c'è, diciamo, una certa precedenza, ed allora ecco che interesserà per esempio quel determinato centro di betonaggio, quella determinata gru, quella determinata linea per sviluppare il movimento di materiale ecc. ora questo agevola perchè se un corpo interessa di più si può ristudiare ancora meglio.

Lunga discussione.

On.le MINISTRO — Ma un conto è dire: passare alla fase di sviluppo di esecuzione ed un conto è dire: il progetto ..... Noi dobbiamo partire in modo d'avere in buon due mesi almeno di imprevisti cioè di finire due mesi prima del termine fissato.

RINALDI — Loro hanno 720 giorni per contratto ..... dal giorno della consegna.

La nostra è stata una consegna provvisoria, la legge prevede proprio questo. Noi prevediamo l'aprile del 1960 e dell'Aeroporto si farà quella parte che serve .....

On.le MINISTRO — No, su questo io non sono affatto d'accordo ...

RINALDI — Qui sono 720 giorni ..... (24 mesi).

On.le MINISTRO — E va bene su questo io non sono affatto d'accordo e m'è sfuggito

questo punto e da quando ho approvato erano parecchi mesi fa, quindi loro devono finire per il marzo 1960 al più tardi.

RINALDI — I mesi brutti saranno gennaio e febbraio.

On.le MINISTRO — Ma possono lavorare dentro però .....

RINALDI — Se il tempo è cattivo li giù non si può lavorare questo è sicuro.

On.le MINISTRO — Quello che è importante è fare il progetto il più semplice possibile e se occorre limitarlo in altezza e in larghezza in modo che il progetto possa consentire l'esecuzione tranquilla, in modo che nell'aprile del 1960 sia utilizzabile tutto lo Aeroporto.

RINALDI — A dimostrazione dello studio fatto l'impresa deve presentare il programma dello svolgimento lavori. In base al nuovo progetto dovete allegare lo schema di sviluppo dei lavori. Allora faremo una nuova riunione.

Lunga discussione.

Col. AMICI — ..... d'accordo ma in 7 giorni non si può stabilire prima la forma di un fabbricato e poi la funzione.

Siccome l'impianto di cantiere è affar loro, siccome loro devono fare il progetto, loro saranno interessati a vedere prima la possibilità di fare qualche cosa. Io sarei più per accelerare la data del 27 luglio e anticiparla al 20 luglio ma non mettere quella del 12.

Discussione.

PROVERA — Visto che dobbiamo collaborare è anche logico che ci aiutiamo, non dobbiamo fare tutto noi, impegnarci.

Col. AMICI — Noi stiamo osservando una cosa che del resto anche lei aveva osservato prima e cioè: il giorno dodici luglio noi dobbiamo darvi quello che è il perimetro perchè voi possiate impiantare il cantiere ..... perchè come diceva per me giustamente l'Ingegnere Morandi se per esempio la sala passeggeri è centralizzata, sta lì mezzo, quella avrà una certa forma, una certa struttura, quindi si può fin da adesso quando ancora non è stabilita la parte funzionale, distributiva capire quale è la forma precisa.

On.le MINISTRO — Perchè non dobbiamo stabilire fin d'ora la parte funzionale distributiva?

Discussione.

Loro sanno che debbono mettere dentro tanti uffici di un tipo tanti di un altro questo lo dovranno sapere subito no? Dovranno sapere: tanto traffico di passeggeri perchè poi, dico non è mica roba trascendentale.

PROVERA — Poi c'è un vantaggio perchè la Commissione ci ha già dato uno schema di base per quella che ...

Discussione.

On.le MINISTRO — Voi potete convenire su questo che potete avere tutto il tempo possibile e immaginabile: queste sono le costruzioni, questi sono i progetti di costruzione, dove le idee seguono le idee più tempo c'è più idee vengono.

Discussione.

Bisogna guadagnare tempo perchè i 720 giorni non è assolutamente possibile che ve li manteniamo, quindi preparatevi fin da ora a vederveli decurtati di oltre cento. Il Consiglio Superiore farà questo in sede di contratto... ci metteremo d'accordo...

In qualche modo dovete arrangiarvi ...

RINALDI — Sono 540 giorni, dobbiamo stringere i 720 a 540 giorni.

RINALDI — Si tratta di saltar via un terzo di esecuzione .....

Col. AMICI — E' questione di impostazione di cantiere .....

Discussione.

RINALDI — Perchè, senti a me, il centro di betonaggio se lo fanno 10 metri più in su, o in giù non significa proprio niente. Poi abbiamo messo un altro punto fermo che i 720 giorni nel nuovo contratto devono scendere a 540.

Stiamo facendo il capitolato, quindi ..... Nel progetto dell'impresa non c'è compenso a corpo .....

On.le MINISTRO — Io desidero che tutto quello che può dare adito a discussione o altro sia risolto subito; preferisco una soluzione alla buona piuttosto che quelle riserve che portano poi a guai e discussioni; dobbiamo camminare sul liscio il più pos-

sibile ..... anche voi farete i vostri interessi non che vogliate fare una speculazione su questo, nè noi vogliamo sacrificar voi, però naturalmente dobbiamo salvare anche gli interessi dell'Amministrazione: opera solida, semplice ma naturalmente funzionale che risponda architettonicamente al nostro gusto e che sia tempestivamente finita. Per quanto riguarda l'inizio dei lavori ..... si puo fare tra 7-8 giorni.

Noi siamo già pronti, con l'Impresa, con tutto .....

Loro incominciano due o tre giorni prima ad impiantare il cantiere per far vedere che c'è qualche cosa, il dodici, il quattordici, quindici di questo mese.

Qualunque cosa poi, vi prego: siccome ho delle cose che mi stanno particolarmente a cuore, una cosa o l'altra, non intendo che ci siano delle cose contrapposte, ricorrete al sottoscritto direttamente, io sono sempre a disposizione; ma non voglio sentirmi dire: ma noi avevamo fatto una riserva, ma noi avevamo chiesto questo, ma noi non abbiamo avuto questi elementi: questo non conta nulla perchè bisogna avere la strada spianata ma arrivare in tempo.

Discussione.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
DIRIGENZA LAVORI COSTRUZIONE AEROPORTO INTERCONTINENTALE
DI ROMA-FIUMICINO

LAVORI DI COSTRUZIONE DELL'AEROSTAZIONE PER L'AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI FIUMICINO

PERIZIA DI VARIANTE E SUPPLETIVA

RELAZIONE

Premesse

Per la progettazione e l'appalto dell'Aerostazione per l'Aeroporto Intercontinentale di Roma-Fiumicino per la Direzione Generale della Viabilità ordinaria e delle NN.CC.FF. ricorso all'espletamento di un appalto-concorso.

Il relativo bando fu concretato sullo schema di progetto di larga massima redatto dall'Ufficio progettazioni dell'aeroporto di Fiumicino dipendente dal Ministero difesa aeronautica.

Il bando fu approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 21-1-1957, n. 96, a Sezioni riunite I - V - VI.

Nel disciplinare del bando erano previste tutte le opere di carattere edile e gli impianti tecnologici, cioè:

a) l'impianto elettrico di illuminazione e forza motrice con le relative cabine principali, quelle di comando e controllo centralizzate e le linee di distribuzione;

b) l'impianto di riscaldamento comprendente la produzione, convenzione, comando, distribuzione e utilizzazione singole;

c) l'impianto di condizionamento d'aria;

d) gli accessori e i montacarichi;

e) l'impianto di posta pneumatica;

f) l'impianto telefonico e di amplificazione.

Lo schema di progetto base dell'Amministrazione unito al bando prevedeva l'adozione di un sistema decentrato costituito da 3 edifici Terminale con tre moli e da un quarto edificio destinato a ricevere i servizi, le organizzazioni di conforto per i viaggiatori in transito, gli uffici di Aeroporto e la torre di controllo.

Previo esame di n. 8 progetti presentati da altrettante Imprese, la Commissione giudicatrice, dopo aver rilevato che nessuno di essi era attuabile senza modifiche in misura diversa, riteneva meritevoli di considerazione, al fine di giungere al più presto alla definizione di un progetto esecutivo, i progetti presentati rispettivamente dalla Impresa Castelli e dalla Impresa Provera e Carrassi.

Dopo l'esame comparativo dei detti progetti la Commissione concludeva con la proposta di aggiudicare l'appalto all'Impresa Provera & Carrassi per la « maggiore convenienza economica e tutela dell'Amministrazione per la maggiore aderenza alle prescrizioni ed ai limiti planimetrici del bando, a condizione che il progetto dell'Impresa medesima venga modicato in relazione alle osservazioni precedentemente formulate ed all'orientamento emerso dall'esame dei vari elaborati e dai pareri degli esperti, e che alle nuove quantità di lavoro vengano applicati i prezzi del progetto originario, e che i costi degli impianti siano adeguati al nuovo progetto sulla base delle offerte presentate ».

Con decreto n. 1911 del 14-5-1958 il Ministero LL.PP. approvò la proposta di aggiudicazione con le condizioni proposte dalla Commissione stessa.

Dalla Direzione Generale della viabilità ordinaria e NN.CC.FF. fu data notizia della aggiudicazione all'Impresa provera & Carrassi con nota 2-5-1958, n. 2050.

In data 21 giugno 1958 fra il Ministero LL.PP. e la predetta Impresa venne stipu-

lata una convenzione n. 114 di Rep. contenente tutte le prescrizioni tecniche ed amministrative per la rielaborazione del progetto secondo le prescrizioni suggerite dalla Commissione aggiudicatrice dell'appalto-concorso.

Intanto, con nota del 4 giugno 1958, n. 2220 il Ministero LL.PP. ordinava alla Dirigenza lavori per la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino di procedere, sotto le riserve di legge, alla consegna parziale dei lavori alla Impresa Provera & Carrassi.

La consegna parziale venne effettuata con verbale in data 4-6-1958.

Contemporaneamente si procedeva da parte dell'Impresa allo studio ed alla elaborazione del nuovo progetto sulla scorta delle prescrizioni date da un'apposita seconda Commissione nominata dal Ministero LL.PP. per la interpretazione delle prescrizioni della Commissione Giudicatrice e l'esecuzione di esse da parte dell'Impresa.

Una terza Commissione, composta di funzionari del Ministero dei LL.PP. ed esperti del Ministero Difesa aeronautica fu nominata dall'On.le Ministro dei LL.PP. per « affiancare e dare assistenza integrativa » all'Impresa.

Alla redazione del progetto contribuirono, oltre ai progettisti arch. Zavitteri ed ing. Riccardo Morandi già redattori del progetto presentato a seguito del bando dell'Impresa Provera & Carrassi, anche gli arch. Luccichenti e Monaco quali collaboratori della predetta Impresa.

Secondo gli impegni assunti dall'Impresa con la convenzione in data 21-6-1958, n. 114 di repertorio, già richiamata, il progetto di variante venne redatto nei ristretti termini di tempo assegnati, salvo una proroga concessa di giorni 8, e presentato all'esame della Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 12-8-1958.

Il nuovo progetto, completamente rifatto, fu approvato da quel Consesso, con le modifiche stabilite nei considerando del voto numero 4732, in data 12 agosto 1958 per l'ammontare complesisvo di L. 3.361.930.000 - così distinto:

a) lavori a misura e compensi a corpo	L.	3.296.930.000
b) imprevisti	»	35.000.000
c) somma a disposizione dell'Amm.ne	»	30.000.000
Sommano	L.	3.361.930.000

Le precrizioni di carattere tecnico e funzionale riportate nei considerando del voto si possono così riassumere:

1) per la mancanza dei calcoli statistici nel progetto, dovevano essere presentati dall'Impresa alla Dirigenza lavori, prima della esecuzione, i calcoli di verifica delle varie strutture tenendo conto delle condizioni di sovraccarico e dei vincoli, specialmente per quanto riguardava la grande copertura in c.a.p.;

2) della grande copertura in c.a.p. dovevano essere presentati tutti i dettagli esecutivi e la chiara dimostrazione della resistenza della struttura nelle condizioni più sfavorevoli;

3) doveva approfondirsi lo studio per lo aspetto architettonico e funzionale della torre di controllo;

4) doveva semplificarsi, in sede esecutiva l'aspetto estetico della pensilina (facente parte della grande copertura) per meglio inquadrarla dal punto di vista strutturale nella linearità degli edifici;

5) nello studio esecutivo dei vari servizi del salone principale doveva essere riesaminata l'ubicazione degli uffici delle varie Società di Navigazione aerea in modo da assicurare la massima fluidità delle correnti di traffico passeggeri in arrivo e in partenza.

Nell'ammontare complessivo dei lavori a misura erano comprese le opere murarie e di rifinitura per l'importo di L. 1.881.233.000 e gli impianti tecnologici per l'importo totale di L. 1.233.328.000, comprensivo della quota parte afferente gli oneri per l'assistenza muraria e le spese generali ed utili dell'Impresa pari, in complesso, al 48% della spesa netta per gli impianti veri e propri.

I compensi a corpo consistevano:

a) nel compenso a corpo di L. 50 milioni per tutti i particolari oneri di cui all'articolo 59 del Capitolato Speciale di appalto;

b) nel compenso per l'acceleramento dei lavori (in quanto il tempo di esecuzione venne stabilito in giorni 540 in luogo di 720 giorni chiesti dall'Impresa col progetto di appalto-concorso) pari alla maggiorazione del 4,25% sull'importo dei lavori a misura e degli impianti.

In data 30-8-1958 con nota n. 3501 Div. VIII Sez. II del Ministero LL.PP. veniva data comunicazione alla Sovraintendenza ai lavori dell'aeroporto di Fiumicino dell'approvazione del progetto rielaborato e veniva ordinata la consegna definitiva dei lavori sotto le riserve di legge.

I lavori venivano consegnati quindi definitivamente all'Impresa con verbale in data 1° settembre 1958.

Con sucessivo Decreto Ministeriale n. 4430 in data 15-11-1958, registrato alla Corte dei Conti in data 11-12-1958 - Reg. n. 57 - n. 212, venne approvato e reso esecutivo il contratto n. 204 di repertorio stipulato (in data 31 ottobre 1958) con l'Impresa per l'ammontare complessivo di lorde L. 3.296.930.000 ridotte a L. 3.288.028.290 a seguito del miglioramento dello 0,25% offerto in dipendenza della prestazione della fidejussione bancaria in luogo del versamento della cauzione definitiva.

Pertanto l'impegno complessivo netto, in base al Decreto sopra citato, è risultato di L. 3.353.028.290 comprese L. 35.000.000 per imprevisti e L. 30.000.000 per somme riservate all'Amministrazione.

Descrizione dell'aerostazione e relativi impianti

Secondo il progetto approvato con voto n. 4732 del 12-8-1958 il complesso edilizio dell'Aerostazione è costituito da un edificio centrale (Terminal), collegato a due moli laterali (Fingers) e da un edificio separato adibito a servizi di volo, uffici e torre di controllo.

Il Terminal, avente le dimensioni in pianta di mt. 187,50 per mt. 80, è articolato su tre piani e precisamente:

— piano seminterrato a quota 1,00, in cui sono disposti tutti i servizi bagagli, la centrale termica e di condizionamento, le cucine, i servizi vari di dogana ed i locali per le partenze e gli arrivi dei nastri trasportatori;

— piano rialzato a quota 5,00 in cui si disimpegnano tutti i servizi per i passeggeri ed i locali di rappresentanza;

— piano sopraelevato a quota 9,00 dove sono sistemati gli uffici delle Compagnie Aeree, i ristoranti ed i servizi di sosta prolungata per i viaggiatori ed i visitatori.

Il movimento dei passeggeri e dei bagagli avviene attraverso dieci canali reversibili (da usarsi cioè sia per le partenze, sia per gli arrivi) in modo che il percorso del passeggero in arrivo o in partenza avvenga soltanto in corrispondenza del piano rialzato (quota 5,00).

Il percorso del bagaglio, invece, si sviluppa al piano seminterrato e a mezzo nastri trasportatori, sale al piano in corrispondenza della zona centrale per la visita doganale e i controlli di polizia per ridiscendere poi al piano seminterrato.

I Fingers si innestano al Terminal e si protendono a guisa di braccia molto aperte, ad est ed a ovest per una lunghezza di mt. 200 ciascuno.

Essi sono articolati in due piani di cui il piano inferiore al livello del campo (quota 1,98) è destinato al transito dei bagagli ed ospita una serie di locali a servizio del personale di campo e delle Compagnie.

Il piano superiore, a quota 5,00, è adibito al transito dei passeggeri in arrivo ed in partenza con gli annessi servizi vari, bar, salette di attesa e una serie di scale per raggiungere il livello del campo.

La terrazza di copertura è praticabile e adibita alla sosta e al flusso dei visitatori senza interferire, per ragioni doganali, col flusso dei passeggeri.

L'edificio servizi di volo, uffici e torre di controllo costituisce un complesso separato dall'Aerostazione ed è costituito da:

— piano interrato destinato alle centrali di produzione e trasformazione di energia ed ai locali di smistamento dei conduttori per telecomunicazioni;

— piano rialzato destinato al briefig, al servizio meteorologico e servizi di dogana per gli equipaggi;

— due piani superiori per uffici;

— ultimo piano per le soste e l'alloggiamento degli equipaggi in transito.

Nell'elaborazione del progetto sono stati adottati i medesimi criteri adottati nella redazione del progetto di appalto-concorso, modificati però per quanto si riferisce alla variata forma degli edifici.

Si eccettua soltanto la copertura del terminal costituita da elementi portanti formati da travi a V in c.a.p., sagomate secondo linee architettoniche gradevoli e opportunamente intervallate per ricavare lucernai con diffusa illuminazione dall'alto.

La superficie di detta copertura, secondo i dati di progetto, era di mq. 11.906.

Per quanto si riferisce alle rifiniture ed agli accessori le previsioni corrisponderanno ai criteri adottati nell'elaborazione del progetto di appalto-concorso.

Esecuzione dei lavori

Appena consegnati i lavori, in data 1-9-1958, l'Impresa ha proceduto alla sua organizzazione ed attrezzatura di cantiere in relazione all'entità, all'importanza delle opere da eseguire ed agli abbreviati termini di tempo fissati per l'ultimazione.

I progettisti hanno subito posto mano alla elaborazione del progetto esecutivo di dettaglio e dei calcoli di verifica del dimensionamento delle strutture, tenendo conto delle prescrizioni contenute nel voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n. 4732 in data 12 agosto 1958 e delle istruzioni di volta in volta impartite dalla direzione dei lavori.

Con il corredo dei primi calcoli dei carichi insistenti sui plinti di fondazione, la direzione dei lavori ha proceduto all'esecuzione di appositi sondaggi, indagini geofisiche e prove di carico sui pali di fondazione, tenendo conto anche dell'esperienza di similari indagini e prove effettuate in altre zone del comprensorio aeroportuale per altri edifici.

La forte concentrazione dei carichi sulle fondazioni, determinata dalle volute ampie luci, delle strutture in elevazione e dai tavoli sovraccarichi agenti sui solai, ha imposta la scelta di pali tipo Franki, che alle prove di carico erano risultati i più sicuri, e di più rapida esecuzione, permettendo di contenere le dimensioni dei plinti in limiti modesti in confronto all'adozione di qualisasi altro tipo di palo.

Tutte le fondazioni del terminal e dei fingers e quelle per la torre di controllo sono state eseguite con pali Franki del diametro di cm. 50 corrispondenti alla categoria NP 1 — approvata col voto dianzi citato dal Consiglio Superiore.

La portanza di ciascun palo, dell'altezza di mt. 8,50 è risultata di 85 tonnellate.

Essi sono stati raggruppati in relazione alle concentrazioni dei carichi con appositi plinti in c.a. come risulta dalle planimetrie allegate.

Le prove di carico, eseguite all'inizio e durante il corso di palificazione hanno dato risultati assolutamente soddisfacenti. Gli abbassamenti riscontrati sotto il carico permanente di prova, pari a 1,5 volte il carico di esercizio, sono stati dell'ordine di 1 mm. con perfetto ritorno a zero appena effettuato lo scarico.

Qualora fossero stati impiegati i pali trivellati previsti nel progetto di appalto-concorso sarebbero occorsi almeno quattro pali trivellati in luogo di un palo Franki con risultato di:

a) aumentare la spesa delle palificate;

b) aumentare le dimensioni e la spesa dei plinti;

c) eseguire le fondazioni con maggiore impiego di tempo e in condizioni estremamente più disagevoli (fango, acqua) aggravate dalla stagione autunno-invernale in cui dovevano essere eseguite.

Nell'edificio servizi, dove i carichi insistenti sulle fondazioni sono risultati di valore minore, è stato ordinato all'impresa l'esecuzione di pali Franki di diametro di mm. 355 inferiore a quello previsto nel contratto con-

cordando perciò il NP. nella misura di lire 7.500 m.l. come da verbale NP. allegato.

Già con lo studio preliminare generale dell'impianto, emerse la necessità di introdurre una variante al progetto spostando il piano del seminterrato da quota 1,00 a quota 2,00.

Tale provvedimento, imposto dalla situazione della falda freatica abbastanza elevata (quota 0,50 circa), dall'andamento plano-altimetrico dei piazzali di sosta aerei già costruiti, dalle quote dell'esistente sistema di fognature per acque bianche e nere, dalla necessità di mantenere all'asciutto i cunicoli e cavidotti sotterranei destinati agli impianti speciali ed ai cavi delle telecomunicazioni, si rivelava nel corso degli ulteriori lavori essenzialmente necessario ai fini tecnici e conveniente anche ai fini economici in quanto riduceva di una importante aliquota gli scavi di sbandamento, eliminava la costosa creazione di opere di drenaggio e facilitava i tempi di esecuzione di tutto il complesso di opere.

Col procedere poi della definizione dei particolari esecutivi, di pari passo con la realizzazione delle strutture in elevazione, la direzione dei lavori istituiva i necessari confronti con le corrispondenti quantità previste nel progetto approvato.

Le differenze in aumento emerse dai confronti e quelle che di mano in mano si aggiungevano, nonostante il rigore dei controlli sui calcoli di verifica per il dimensionamento delle strutture gli elevati limiti di sollecitazione unitaria imposti alle strutture medesime e la introduzione di tutti gli accorgimenti suggeriti dalla tecnica per il migliore sfruttamento dei materiali, inducevano la Dirigenza a riesaminare le previsioni di progetto per adeguarle alle effettive necessità tenendo conto delle prescrizioni fatte dal Consiglio Superiore dei LL.PP. col voto di approvazione.

Venne stabilito perciò:

1) di effettuare un controllo contabile dell'estimativo di progetto;

2) di affrettare la conclusione dei particolari costruttivi;

3) di aggiornare completamente le previsioni tenendo conto delle ulteriori necessità derivanti dall'inserimento del complesso edilizio nel sistema delle telecomunicazioni;

4) di definire alcuni importanti particolari concernenti la funzionalità e l'esercizio del complesso in relazione alle richieste dell'Aeronautica, della Polizia, della Dogana, delle Compagnie di navigazione aerea ed in relazione alle necessità derivanti dall'inserimento dell'aerostazione nel sistema viario e ferroviario per i collegamenti con gli altri impianti aeroportuali e con Roma.

In base a tali concetti è stato completamente riesaminato e rielaborato il progetto e si è reso opportuno affiancare all'opera di controllo esecutivo della direzione dei lavori quella di una Commissione di collaudo in corso di opera nominata dal Ministero dei lavori pubblici con nota n. 4539 Div. VIII in data 31-3-1959.

I problemi elencati ai precedenti punti 3° e 4° vennero ampiamente trattati e discussi con gli Enti interessati (Ministero Aeronautica, Dogana, Polizia, Società elettriche, Ministeri Telecomunicazioni, Sanità, Compagnie navigazione aerea, ecc.) nel corso di varie riunioni cui parteciparono anche i progettisti dell'Impresa e si conclusero definitivamente con una riunione in data 12-3-1959 appositamente presieduta dall'On.le Ministro dei LL.PP. con la partecipazione anche dello On.le Sottosegretario all'Aviazione civile, del direttore delle Dogane, dei rappresentanti di tutte le Compagnie di navigazione, ecc.

La Direzione dei lavori è stata in grado perciò di rivedere il progetto ed elaborare la perizia di variante e suppletiva allegata alla presente relazione.

A parte la costatazione di errori contabili emersi dal controllo dell'estimativo redatto in data 9-8-1958, per cui risulta un maggior fabbisogno di L. 100.000.000 in cifra tonda, l'esame ed il confronto tra le previsioni contenute nel suddetto estimativo e quelle delle opere effettivamente necessarie ha dimostrato una notevolissima insufficienza di previsioni dipendenti in parte da errata e affrettata valutazione dell'Impresa ed in parte da opere non previste.

L'esame dettagliato della stima comparativa in atti dimostra, con la documentazione

dei disegni e dei computi metrici aggiornati ad essa allegati, il divario esistente tra le previsioni iniziali e il fabbisogno effettivo di spesa.

Ci si limita qui a rappresentare le più importanti ragioni della differenza.

La più sostanziale riguarda le strutture portanti in c.a. ed il rapporto ferro-calcestruzzo che è risultato di valore doppio di quello previsto in Kg. 100 di armatura metallica per mq. di calcestruzzo.

Per ridurre tale rapporto si sarebbero dovute cambiare le strutture riducendo le luci ed alterando la funzionalità degli ambienti e le linee architettoniche dell'insieme.

Altro punto in cui le previsioni sono risultate inadeguate riguarda le strutture del piano superiore dei due moli.

Secondo le linee progettuali detta struttura era rappresentata da un solaio di copertura in c.a., praticabile per i visitatori, poggiante su esili pilastri di profilato di ferro.

All'esame statico dell'insieme è risultato che gli anzidetti pilastri non avrebbero potuto sopportare le forti concentrazioni di carico determinante dal solaio e dal relativo sovraccarico a meno di modificare, aumentando la sezione, sia le linee architettoniche sia la spesa stessa dei montanti. Anche la proposta fatta di sostituire i montanti con pilastrini in c.a. avrebbe comportato una notevole maggiore spesa per la fortissima incidenza dell'armatura metallica rispetto al calcestruzzo senza tuttavia mantenere la esilità della sezione voluta dai progettisti.

Pertanto si è ritenuto opportuno sostituire l'impalcato in c.a. con un impalcato a travi reticolari, cosicchè le quantità previste in chilogrammi 26.880 sono aumentate a Kg. 1 milione 143.490 con una maggiore spesa di lire 288.085.380 ivi compreso le strutture metalliche per le scalette di passerelle di accesso al campo che non erano state previste nel progetto approvato.

Nel progetto approvato non risulta che sia stata fatta alcuna previsione per quanto riguarda le esigenze particolari dell'Aerostazione in relazione alla installazione dei complessi impianti di telecomunicazioni, degli impianti elettrici e di riscaldamento.

Tali impianti infatti richiedono la disponibilità di una vasta rete di cunicoli praticabili ed ispezionabili. L'esecuzione di detti cunicoli richiede una particolare cura per assicurare le migliori condizioni di impermeabilità dovendo trovare sede in essi materiale alterabile all'umidità.

La spesa per detti cunicoli è risultata di L. 137.123.494.

Nelle previsioni del progetto approvato non è stato tenuto conto delle qualità di infissi necessari per l'adeguata illuminazione agli ambienti e la previsione in meno degli infissi è stata di mq. 3.611.

Anche il problema della insonorizzazione degli ambienti, alla luce delle più recenti esperienze fatte in seguito al sempre più frequente impiego di aviogetti, ha determinato la necessità di studiare ed adottare i provvedimenti più idonei di isolamento che non trovano riscontro nelle previsioni del progetto approvato.

A tale scopo, poichè nei prezzi contrattuali degli infissi era stabilita la messa in opera soltanto di vetri semidoppi si è ritenuto necessario stralciare i vetri ordinando all'Impresa di lasciare le predisposizioni per la messa in opera di vetri speciali che saranno forniti direttamente dall'Amministrazione.

Perciò in sostituzione dei vetri semidoppi si dovranno adottare:

1) mezzi cristalli;
2) cristalli;
3) vetri thermopane insonorizzanti.

L'importo di spesa per dette categorie ammonta a L. 193.000.000 ed è posto nelle somme in diretta amministrazione.

Nel progetto approvato manca la previsione di spesa per la costruzione della torre di controllo, sia per quanto riguarda le opere murarie, sia per quanto riguarda le installazioni particolari e le parti di carpenteria metallica riguardanti la cupola e le cabine per apparati Radar, comprensive di vetri speciali tipo thermopane «acalor ».

Per le anzidette opere di carpenteria metallica, si propone di provvedere direttamente tramite la ditta specializzata Industrie officine Magliana S.p.A. - IOMSA - di Roma in

conformità del preventivo esaminato ed approvato dall'Ispettorato alle Telecomunicazioni dipendente dal Ministero difesa aeronautica.

L'ammontare complessivo di L. 40.000.000 è stato posto nelle somme a disposizione dell'Amministrazione.

Circa la copertura del terminal, che secondo il progetto approvato era prevista da realizzarsi con strutture in cemento armato precompresso, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici col voto n. 4732 già citato, notava che essa non appariva inquadrata con la sobria linearità dell'edificio e che in sede esecutiva pertanto si sarebbe dovuto semplificare il particolare aspetto della pensilina stessa onde conseguire una maggiore aderenza a quello generale del complesso edilizio.

Aderendo ai suggerimenti e alle prescrizioni espresse dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è invitata l'impresa a presentare un nuovo progetto per la copertura.

È da rilevare che dal computo metrico allegato al progetto era stata prevista la copertura speciale in c.a.p. relativa solo ad una parte dell'edificio pari a mq. 11.906 mentre dall'affinamento dello studio esecutivo architettonico l'Impresa ha presentata la necessità di estendere detta copertura a tutto l'edificio Terminal per mq. 19.100. Inoltre le travi di sostegno erano state previste in c.a. normale.

All'atto esecutivo è risultata l'impossibilità di realizzare il travone frontale a 5 luci di mt. 37,50 ciascuna con struttura continua in c.a. normale e si sarebbe quindi dovuto adottare una strutura in c.a.p. anche per detta trave onde mantenere l'altezza nei limiti voluti dai progettisti in relazione alle linee architettoniche dell'edificio.

Tale soluzione quindi avrebbe portato un aggravio di spesa come risulta dal confronto economico particolareggiato allegato.

La nuova copertura, è prevista in lamiera di ferro, a guscio autoportante che oltre ad inquadrarsi architettonicamente al complesso degli edifici, consente una notevole economia, un risparmio di tempo esecutivo, nonchè una notevole sicurezza di stabilità e di comportamento nel tempo, potendo la struttura stessa essere prefabbricata in officina e montata con molta semplicità in opera.

Dall'allegata stima comparativa dettagliata risulta infatti che con un supero di spesa di L. 102.647.044 rispetto alla somma preventivata, si riesce a coprire interamente il fabbricato Terminal ivi compresa la verniciatura della struttura metallica sia internamente, che esternamente con speciali vernici protettive.

Il prezzo unitario al metro quadrato di precisione orizzontale, come risulta dallo schema di verbale NP. allegato è di L. 22.300. Qualora fosse stato possibile, adottata la soluzione in c.a.p. salvo gli inconvenienti di esecuzione, la maggiore spesa sarebbe stata di L. 258.040.800.

Circa gli impianti speciali, nel progetto 9 agosto 1958 era stato previsto di massima che l'importo degli stessi poteva presumibilmente essere mantenuto nelle somme previste nel progetto di appalto-concorso.

Si è attualmente in grado di poter fare una distinta completa di tutte le esigenze di impianto del nuovo progetto con allegati computi metrici estimativi.

Gli impianti di riscaldamento, condizionamento, idrico-sanitario ed antincendio sono rimasti pressochè immutati come spesa.

Circa le particolarità tecnico-economiche di tali impianti si fa riferimento all'apposita relazione particolare allegata in atti.

La ditta Fusi & Macchi costruttrice di impianti di cui trattasi per conto dell'Impresa Provera & Carrassi, a seguito di richiesta della Direzione lavori, dopo laboriose trattative ha accettato di applicare ai prezzi il ribasso del 2% ritenuto equo ed ammissibile.

Tale ribasso verrà applicato ai lavori dell'impianto alla dita Provera & Carrassi secondo l'ordine di servizio n. 39 in data 10 marzo 1959 che si unisce in copia fotostatica.

Gli impianti elettrici nelle previsioni di progetto contemplano la fornitura di corpi illuminanti per un importo complessivo di lire 149.700.000.

Tale somma si propone di introdurla nelle somme in diretta amministrazione in manie-

ra tale da poter avere una economia previo uno studio dettagliato della destinazione degli ambienti, potendosi così scegliere materiali che possono essere di migliore qualità per alcuni ambienti e di costruzione più corrente per altri dove non siano richieste particolari esigenze estetiche.

Per quanto riguarda gli impianti elettrici propriamente detti si fa riferimento all'apposita relazione particolare allegata in atti.

L'ammontare complessivo di spesa per detti impianti rientra nelle somme previste in sede di appalto-concorso. Anche per la ditta AMIER che deve eseguire gli impianti anzidetti per conto dell'Impresa Provera & Carrassi sono state svolte laboriose trattative a conclusione delle quali la Ditta ha accettato il ribasso del 5% sui prezzi dell'appalto-concorso ed il ribasso del 22% sui nuovi prezzi relativi alle categorie di opere che non trovano riscontro tra quelli dell'appalto-concorso in quanto se ne è resa necessaria l'introduzione per la diversità del progetto esecutivo approvato rispetto a quello risultato dall'appalto-concorso.

Tale ribasso verrà applicato ai lavori dell'impianto alla ditta Provera & Carrassi secondo l'atto di offerta sottoscritto in data ..... ed allegato agli atti.

Gli impianti di ascensori, montacarichi, scale mobili, ammontano a L. 162.735.000 più L. 50.000.000 per nastri trasportatori.

Poichè nel progetto di appalto-concorso non era stata prevista l'installazione di nastri trasportatori si è ritenuto vantaggioso per l'Amministrazione inserire la spesa fra le somme a disposizione onde provvedere all'acquisto di tali impianti direttamente scegliendo i tipi migliori dalla concorrenza.

Si allegano intanto in atti le offerte della Impresa Provera & Carrassi relative agli impianti di ascensori, montacarichi, con le variazioni rispetto al progetto iniziale dovute agli adeguamenti di altezze, dimensioni ecc.

Nelle somme in diretta amministrazione è stata inserita la spesa per le tramezzature metalliche che dovranno essere realizzate nell'interno dell'aerostazione.

Dette tramezzature saranno eseguite a mezzo di ditte specializzate al momento in cui la gestione dell'aeroporto avrà definito esattamente l'ubicazione e l'estensione dei vari uffici che dovranno essere delimitati da dette tramezzature.

Tutte le opere che si propone di scorporare possono essere affidate per la esecuzione a ditte specializzate previa gara ufficiosa o richiesta di preventivi — offerta realizzando una sensibile economia dato che, se dovessero essere affidate all'Impresa Provera & Carrassi, si dovrebbero applicare le maggiorazioni per assistenza muraria ed utili in base al contratto vigente.

Pertanto, ove è possibile, è da ritenersi vantaggioso per l'Amministrazione l'affidamento di queste opere, previa gara o presentazione di preventivo-offerta, a ditte specializzate.

I prezzi applicati alle varie categorie di lavori sono quelli del contratto principale salvo i nuovi prezzi relativi a categorie di lavoro non previste e che non trovano riscontro nel prezzario di contratto.

I nuovi prezzi sono stati concordati a norma di regolamento con l'Impresa sulla scorta delle analisi allegate.

L'ammontare di spesa risultante dall'estimativo generale è di L. 6.100.000.000 così distinto:

a) opere murarie e di rifinitura, compresi i compensi a corpo	L.	4.284.885.000
b) impianti speciali, compreso il 48% di aggi, utili e spese generali dell'Impresa	»	1.149.094.000
c) somme a disposizione della Amministrazione:		
1) per opere scorporate L. 600.000.000		
2) per lavori non suscettibili di esatta valutazione L. 66.021.000		
	»	666.021.000
Sommano	L.	6.100.000.000

Si riportano quì di seguito il quadro economico riassuntivo della spesa.

Il costo al mc./v.p.p. di tutti i fabbricanti compresi gli impianti di riscaldamento, condizionamento, igienico sanitario, elettrici, impianti di ascensore e montacarichi, carpenteria speciale per torre di controllo, cunicoli speciali, risulta di lire 15.700 — essendo di mc. 387.000 il volume complessivo vuoto per pieno di tutto il complesso.

Da dati assunti per opere similari si ha:

1) Aerostazione di Bruxelles L. 20.000 mc/v.p.p.

2) Aerostazione Milano Malpensa - non ancora terminata L. 18-20.000 mc/v.p.p.

3) Stazione Roma Termini L. 20.000 mc/v.p.p.

Se si confrontano poi i costi di altre Aerostazioni in base al flusso annuo di passeggeri si ha, da dati forniti dal Ministero difesa Aeronautica:

1) Aerostazione di Londra - costo complessivo di L. 40.000.000.000 - traffico previsto 5 milioni passeggeri anno - costo per passeggero/anno $\frac{40.000.000.000}{5.000.000}$ = L. 8.000.

2) Aerostazione di Parigi-Orly - conto complessivo L. 7,5 miliardi - traffico previsto 4-5 milioni passeggeri/anno. - costo passeggero/anno $\frac{7.000.000.000}{4 - 5.000.000}$ = L. 1870 + 1500

3) Los Angeles - costo complessivo lire 20 miliardi - traffico previsto 10 milioni di passeggeri/anno - costo per passeggero anno $\frac{20.000.000.000}{10.000.000}$ = L. 2.000

Pertanto se si considera che all'Aeroporto di Fiumicino si avrà un traffico annuo di 3 milioni di passeggeri si avrà: $\frac{6.100.000.000}{3.000.000}$ = (in tondo) L. 2.000/passeggero/ anno.

Anche se i dati sopraesposti sono di carattere generico, pure possono costituire un indice di raffronto per rilevare che il costo dell'opera di che trattasi è dei più bassi fra quelli di cui si è a conoscenza e che le previsioni contenute nell'allegata perizia sono aderenti alle effettive necessità.

Una ulteriore conferma di attendibilità si ricava confrontando le percentuali della ripartizione dei costi di costruzione con le corrispondenti percentuali per la torre Velasca testè ultimata in Milano (29 piani - ml. 87,50 fuori terra- volume complessivo mc. 95.530 - destinazione promiscua ad uffici ed abitazioni civili):

Aerostazione	Torre Velasca
— opere murarie al grezzo 41, %	39,8%
— rifiniture 30,5%	34,5%
— impianti tecnologici 24, %	24,1%
— sistemazioni esterne e varie 4,5%	1,6%

Progetto esecutivo di 1° stralcio

Rispetto alla disponibilità di L. 3.353 milioni 28.290 risultante dal D.M. n. 4430 in data 15-11-1958, pari a lire 3.288.028.290, al netto del miglioramento dello 0,27%, per le opere affidato all'Impresa Provera & Carrassi con contratto n. 204 di Rep. in data 31-10-1958, oltre lire 65.000.000 per imprevisti e somme a disposizione dell'Amministrazione, la maggior spesa occorrente risulta di: L. 6.100 milioni. — L. 3.353.028.290. = L. 2.746.971.710.

Non disponendo di tale somma, si è resa necessaria la eleborazione di una perizia di 1° stralcio stabilendo un programma ridotto di opere strettamente necessarie per assicurare il minimo di funzionalità e agibilità dei fabbricati nei limiti di spesa quanto più prossimi alla disponibilità.

Il programma ridotto comprende:

1) la costruzione al rustico di tutti gli edifici meno l'ultimo piano del fabbricato servizi e l'estrema parte meridionale dei servizi.

2) la finitura del fabbricato servizi e torre di controllo;

3) gli impianti tecnologici nei fabbricati servizi, torre e terminal.

4) gli infissi e i vetri nel fabbricato servizi, torre e terminal.

L'importo complessivo della perizia di 1° stralcio risulta di L. 3.750.000.000 così distinto:

A) Importo delle opere da affidare alla Impresa Provera & Carrassi:

1) opere murarie e di finitura - compresi compensi a corpo	L.	2.722.350.000
2) impianti speciali compresa la maggiorazione del 48 % per prestazioni murarie e aggi . .	»	700.324.000
Sommano . . .	L.	3.422.674.000
a dedurre il miglioramento dello 0,27 % relativo all'importo di L. 3.269.930.000 del contratto n. 204 di rep. in data 31 ottobre 1958 L. 8.902.000		
restano nette	L.	3.413.772.000

B) Somme a disposizione dell'Amministrazione:

3) per opere ed impianti scorporati L. 321.500.000		
4) per lavori non suscettibili di esatta valutazione L. 14.728.000		
in uno	L.	336.228.000
Sommano	L.	3.750.000.000

Poichè la somma complessiva disponibile in base al D.M. n. 4430 in data 15-11-1958 è di L. 3.353.028.290 occorre provvedere al finanziamento della somma suppletiva di lire 3.750.000.000 - L. 3.535.028.290 - L. 396 milioni 971.710.

Detta somma riguarda in parte il maggiore fabbisogno per opere da affidare all'Impresa Provera & Carrassi dell'ammontare di L. 125.743.710 in base allo schema di atto di sottomisisone e verbale N.P. allegato in atti, e, in parte riguarda il maggiore fabbisogno di L. 271.228.000 per le somme a disposizione dell'Amministrazione.

Le proposte conclusive relative alla perizia di 1° stralcio si riassumono come segue:

1) Affidare all'Impresa Provera & Carrassi i maggiori lavori murari dell'importo di L. 125.743.710, con lo schema di atto di sottomissione e verbale N.P. sottoscritto dall'Impresa;

2) affidare a trattativa privata alla ditta specializzata IOMSA di Roma i lavori relativi alla costruzione delle cabine speciali per la torre di controllo, e la protezione delle superfici interne ed esterne della copertura metallica del terminal con vernici speciali;

3) provvedere all'acquisto e posa in opera dei corpi illuminanti, dei cristalli per infissi, dei nastri trasportatori e delle tramezzature metalliche in economia, previa presentazione di preventivi-offerta da parte di Ditte specializzate.

N. 01931. Roma, li 10-6-1959.

L'ingegnere dirigente
LUIGI LANCETTI

Visto: *Il Presidente di Sezione incaricato*
GIUSEPPE RINALDI

Ministero dei Lavori Pubblici

Roma, 10 giugno 1959

Al Ministero dei LL.PP. Direz. Gen. Viabilità Ordinaria e NN.CC.PP. — Div. VIII — Roma

Prot. n. 01931.

Oggetto: Lavori di costruzione dell'Aerostazione per l'aeroporto Intercontinentale di Roma-Fiumicino — Perizia di variante e suppletiva.

Per le superiori determinazioni di competenza si trasmette il progetto di cui si tratta dell'importo complessivo di L. 6.100.000.000 unitamente ad un primo stralcio esecutivo dell'importo di L. 3.750.000.000.

Il Presidente di Sezione incaricato

G. RINALDI

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
DIRIGENZA LAVORI COSTRUZIONE AEROPORTO INTERCONTINENTALE
DI ROMA-FIUMICINO

LAVORI DI COSTRUZIONE DELL'AEROSTAZIONE PER L'AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI FIUMICINO - PERIZIA DI VARIANTE E SUPPLETIVA - PROGETTO ESECUTIVO

1° STRALCIO

Relazione.

Come è stato già accennato nella relazione che accompagna la perizia generale di variante e suppletiva dei lavori in oggetto, occorre provvedere ad un finanziamento suppletivo, pari all'82% della somma disponibile.

Infatti, rispetto alla disponibilità di lire 3.353.028.290 risultante dal D.M. n. 4430 in data 15-11-58, pari a L. 3.288.028.290 al netto del miglioramento dello 0,27% per le opere affidate all'Impresa Provera & Carrassi con contratto n. 204 di Rep. in data 31-10-1958, oltre L. 65.000.000 per imprevisti e somme a disposizione dell'Amministrazione, la maggiore spesa occorrente risulta di L. 6 miliardi 100 milioni — L. 3.353.028.290 = L. 2 miliardi 746.971.710.

Non disponendo di tale somma si è resa necessaria la elaborazione di una perizia di 1° stralcio stabilendo un programma ridotto di opere strettamente necessarie per assicurare il minimo di funzionalità ed agibilità ai fabbricati nei limiti di spesa quanto più prossimi alla disponibilità.

Nella compilazione del programma ridotto si è tenuto conto della opportunità di realizzare tutte le strutture principali per rispettare l'unità architettonica e funzionale dell'insieme degli edifici cioè come sono stati progettati dagli architetti incaricati ed approvati dalle apposite commissioni consultive con la definitiva sanzione del Consiglio Superiore dei LL. PP.

Cosicchè, salvo l'ultimo piano del fabbricato Servizi ed una porzione della parte meridionale del fabbricato stesso destinati ad uffici, di cui si può soprassedere per ora alla costruzione, tutto l'insieme dei fabbricati progettati sarà ultimato nelle sue linee essenziali mediante la costruzione delle strutture al grezzo.

Le opere di rifiniture riguardano quelle parti di fabbricato che è necessario mettere senz'altro in funzione o perchè sono destinate a ricevere le apparecchiature per le telecomunicazioni e per l'assistenza al volo, oppure perchè sono interessate al movimento merci e passeggeri accentrato in un primo tempo nel fabbricato Terminal.

Anche gli impianti tecnologici sono limitati alle parti di fabbricato che verranno completati nelle rifiniture oltre alle predisposizioni di impianto nelle rimanenti parti che per ora vengono costruite solo al rustico.

In definitiva con le opere di cui si prevede la esecuzione nel primo stralcio sarà reso parzialmente funzionante il fabbricato Terminal ed il fabbricato dei Servizi e Torre di Controllo.

Il completamento delle rifiniture del Terminal e le rifiniture dei Moli compreso il completamento dei relativi impianti tecnologici potrà essere affrontato successivamente anche per lotti mano mano che si renderà necessario rendere agibili le varie parti per l'incremento del traffico e l'adeguamento dei servizi allo sviluppo delle esigenze.

In dettaglio, le opere comprese nel primo stralcio sono le seguenti:

A) *Fabbricato « Terminal ».*

Tutte le opere di fondazione comprendente gli sbancamenti, gli scavi, le palificate di fondazione con pali Franki della portanza di 85 tonn.te ciascuno i plinti e le strutture in elevazione al grezzo, compresa la grande copertura metallica finita in opera e protetta con speciali vernici.

E' compresa inoltre tutta la rete di canalizzazione discendenti e sotterranee per lo smaltimento delle acque piovane e per l'allontanamento dei rifiuti liquidi fino all'esterno dei fabbricati.

L'allacciamento dei fabbricati con la rete della fognature aeroportuali è già compresa in apposita perizia già approvata e finanziata.

Oltre alle fognature nel 1° stralcio è prevista la costruzione della rete di cunicoli e gallerie necessaria per l'installazione di tubazioni, cavi, ecc., relativi agli impianti tecnologici ed alle reti delle telecomunicazioni.

Tutte le murature che delimitano i vani del piano « merci », nonchè i lavori di impermeabilizzazione, di isolamento termico, i vespai ed i massetti sui vespai e sui solai per la preparazione dei pavimenti fanno parte delle previsioni contenute nel 1° stralcio.

Le opere di finitura sono ridotte al minimo e consistono principalmente nella costruzione e posa in opera degli infissi metallici esterni previsti in parte in alluminio ed in parte in profilati ferro-lamiera, e degli infissi per interni.

B) *Fingers*

Nel 1° stralcio è prevista la costruzione al rustico delle strutture portanti dei due moli.

I lavori previsti comprendono gli scavi di sbancamento e di fondazione, le palificate di fondazione e le strutture portanti in elevazione in cemento armato per il piano campo, e in metallo per il piano viaggiatori.

Sono state previste inoltre tutte le opere per lo smaltimento delle acque, la rete di fognature, le impermeabilizzazioni.

Anche i moli sono provvisti di due cunicoli correnti parallelamente ai moli stessi che dovranno contenere tutte le installazioni di tubazioni, cavi elettrici, cavi telefonici, ecc.

Per i moli non sono previste opere di finiture, potendo le stesse essere realizzate in più tempi e senza pregiudizio al traffico dell'aeroporto.

C) *Fabbricato Servizi e Torre di Controllo.*

La costruzione dell'edificio servizi con la riduzione di mc. 9800 riguardante una parte terminale e di un piano.

La parte restante è stata prevista completa di tutte le finiture.

Le opere da eseguire in base allo stralcio si possono riassumere negli scavi di sbancamento e fondazione, nell'esecuzione di vespai, solai controsoffitti, impermeabilizzazioni, isolamenti termoacustici, e nell'esecuzione delle fognature.

Anche questo edificio è dotato di una rete di cunicoli per il passaggio di tubazioni, cavi elettrici e telefonici, poichè nell'edificio stesso ed annessa torre di controllo saranno accentrati tutti gli apparati di telecomunicazioni ed i servizi di controllo di campo.

Le opere di rifinitura consistono nell'esecuzione dei pavimenti, nelle tinteggiature e rivestimenti vari oltre quelli occorrenti per i servizi igienico-sanitari.

L'edificio Servizi sarà quindi finito e reso completamente funzionante e ciò allo scopo di poter far prendere sede definitiva a tutti i servizi a cui è destinato.

Riguardo agli impianti tecnologici sono stati previsti nello stralcio:

a) gli impianti di riscaldamento, condizionamento, igienico-sanitario ed antincendio per gli edifici Terminal e Servizi. Sono stati esclusi gli impianti nei moli in parallelo alle esclusioni delle opere murarie;

b) l'impianto elettrico di amplificazione sonora, antincendio ed orologi elettrici nel fabbricato Terminal e Servizi con la esclusione dei moli;

c) l'impianto di ascensori e montacarichi limitatamente alla torre di controllo ed alle zone di ristorante e bagagli nell'edificio Terminal.

L'esecuzione degli impianti tecnologici è affidata alla Impresa Provera & Carrassi la quale si avvale delle prestazioni di ditte specializzate e precisamente:

— per l'impianto di riscaldamento, di condizionamento, ed igienico-sanitario, a mezzo della Ditta Fusi e Macchi;

— per l'impianto elettrico, di segnalazione, orologi elettrici, ecc., a mezzo della Ditta AMIER.

Alla spesa netta di tali impianti risultante dai preventivi delle anzidette ditte specializzate dovranno essere apportate le maggiorazioni previste dal contratto per tener conto delle prestazioni murarie e degli agi e utili dell'impresa.

Nell'intento di contenere la spesa nei limiti della massima economia si è ritenuto opportuno stralciare alcune opere specializzate ponendo la relativa spesa fra le somme a disposizione dell'Amministrazione.

Dette opere riguardano:

a) la provvista e posa in opera di una parte dei corpi illuminanti già prevista nel progetto generale, che serviranno per il completamento dell'edificio Servizi per un importo di L. 16.500.000;

b) la carpenteria metallica per la cupola e cabina torre di controllo per un importo di L. 40.000.000;

c) i cristalli relativi agli infissi previsti negli edifici per un importo di L. 160.000.000;

d) la verniciatura della copertura del Terminal eseguita da ditta specializzata per un importo di L. 105.000.000.

Cosicchè la somma totale a disposizione dell'Amministrazione risulta di L. 321 milioni 500.000
cui vanno sommate L. 14.728.000 per l'esecuzione di opere e prestazioni che non possono essere preventivamente e quantitativamente definite.

Pertanto l'ammontare complessivo della somma a disposizione dell'Amministrazione risulta di L. 336.228.000.

Riepilogando quindi l'ammontare delle opere da eseguire in base alla perizia di 1° stralcio risulta di L. 3.750.000.000 e comprende:

1) Opere murarie e di finitura (esclusi i vetri che saranno forniti in diretta Amministrazione) L. 2.539.981.840.

Oneri e compensi a corpo:

a) compenso a corpo L. 50.000.000;

b) maggiorazione 4,25% sull'ammontare complessivo dell'appalto Provera & Carrassi in base a contratto n. 204 del 31-10-58 L. 132.369.000. Totale L. 182.369.000.

Totale opere murarie e finiture in c.t. lire 2.722.350.000.

2) *Impianti speciali* tecnologici L. 700 milioni 324.000. Totale L. 3.422.674.000
a detrarre il miglioramento dello 0,27% relativamente all'importo di L. 3.296.930.000 del contratto n. 204 di Rep. in data 31-10-1958 L. 8.902.000.

Somma a disposizione dell'Amministrazione L. 336.228.000. Totale L. 3.750.000.000.

Poichè la somma complessiva disponibile in base al D.M. n. 4430 in data 15-11-1958 è di L. 3.353.028.290 occorre provvedere al finanziamento della somma suppletiva di lire 3.750.000.000 — 3.353.028.290 = L. 396 milioni 971.710.

Detta somma riguarda in parte il maggior fabbisogno per opere da affidare all'Impresa Provera & Carrassi dell'ammontare di lire 125.743.710 che si ha come differenza tra lire 3.413.772.000 — 3.288.028.290 in base allo schema di atto di sottomissione e verbali N.P. allegato in atti e in parte riguarda il maggior fabbisogno di L. 271.228.000 per la somma a disposizione dell'Amministrazione.

* * *

Per quanto riguarda le proposte conclusive relative alla perizia di 1° stralcio si riconfermano quelle riportate nella relazione generale e precisamente si propone:

1) di affidare all'Impresa Provera & Carrassi i maggiori lavori murari dell'importo di L. 125.743.710 con lo schema di atto di sottomissione e verbale N.P. sottoscritto dall'Impresa;

2) di affidare a trattativa privata alla Ditta specializzata IOMSA di Roma i lavori relativi alla costruzione delle cabine speciali per la torre di controllo e la protezione delle superfici interne ed esterne della copertura metallica del Terminal con vernici speciali;

3) di provvedere all'acquisto e posa in opera dei corpi illuminanti, dei cristalli per infissi, in economia, previa presentazione di preventivi-offerta da parte di ditte specializzate.

Roma, lì

L'Ingegnere Dirigente
LUIGI LANCETTI

Visto: *Il Presidente di Sezione incaricato*
GIUSEPPE RINALDI

RIUNIONE INDETTA DALL'ONOREVOLE MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI ALLE ORE 17 DEL 12 MARZO 1959 NELLA SALA DELLE ADUNANZE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Sono presenti:

per l'Aeronautica: S.E. Bovetti, Sottosegretario di Stato all'Aeronautica; Gen. Abbriata; Gen. Albanese; Gen. Vercelloni; Generale Musco; Col. Guj;

per il Ministero Lavori Pubblici: Presidente Gen. Padoan; Presid. di sezione Valle; Presid. di sez. Leschiutta; Presid. di sez. Rinaldi; Direttore Gen. Del Giudice; Direttore Gen. Andreucci;

per il Ministero delle Finanze: Commendator Bosari;

Impresa Provera & Carrassi costruttrice dell'Aerostazione: Ing. Carrassi; Ing. Longo;

Progettisti dell'Aerostazione: Arch. Luccichenti; Arch. Monaco; Arch. Zavitteri; Ingegner Morandi;

Rappresentanti delle Compagnie Aeree: B.O.A.C., QUANTAS, South African A/Ways, B.E.A., Air France, Air India, Air Ceylon, K.L.M., A.S.A., M.E.A., SWISSAIR, MISRAIR, ACTIS, AUSTRIAN AIRLINE, ALITALIA, EL AL, IBERIA, LUFTHANSA, L.A.V., P.A.A., P.A.B., SABENA, S.A.S. OLYMPIC AIRWAYS, T.W.A., AEROLINEAS ARGENTINAS, PAKISTAN INTERNATIONAL, Sig. U. Camilletti - Hunting Clan & Skywork.

Dirigenza Lavori Aeroporto: Ing. Lancetti, Ing. Scarselli.

On.le MINISTRO — Saluta gli intervenuti. Rammenta che il Ministero dei Lavori Pubblici, d'intesa con l'Aeronautica Civile, sta costruendo l'Aeroporto di Fiumicino per farlo entrare in servizio funzionante entro l'estate del prossimo anno 1960.

Nella costruzione del complesso Aeroportuale il Ministero LL.PP., responsabile della realizzazione, ha cercato di far tesoro di tutte le esperienze e suggerimenti pervenuti da interessati al problema, affinchè l'Aeroporto riesca perfetto nei limiti delle possibilità umane cioè un'opera la più tecnicamente rispondente alle esigenze moderne che si possa ottenere.

Il Ministero per questo ha cercato di non lesinare quanto necessario per realizzare l'opera ed ora occorre prendere le decisioni per completare l'Aeroporto non soltanto dal punto di vista estetico-architettonico, ma anche e sopratutto dal punto di vista funzionale e commerciale per il traffico aereo.

Chiede pertanto alle Compagnie che illustrino le proprie esigenze e necessità perchè se ne possa tener conto nei limiti delle possibilità economiche.

Da parte della Direzione dei Lavori e da parte di chi è corresponsabile della buona riuscita dei lavori sono state fatte presenti alcune perplessità. E' per questo che sono state convocate le Compagnie Aeree perchè, con la loro esperienza, potessero formulare le proprie osservazioni e richieste, nei limiti delle possibilità tecniche ed economiche, particolarmente per quanto riguarda l'Aerostazione, con un libero e schietto scambio di idee sull'argomento.

Poichè in questi giorni si è dovuto sospendere l'esecuzione di alcune parti dell'Aerostazione, occorre definire al più presto le questioni pendenti per rimuovere ogni impedimento attuale.

GULLINO — Informa che Mr. Sherwood rappresenta tutte le Compagnie.

On.le MINISTRO — Esprime il desiderio di conoscere il parere non soltanto del Presidente del Comitato delle Compagnie, ma anche quello di ogni singolo rappresentante perchè ciascuno possa assumere anche moralmente la propria responsabilità.

SHERWOOD — Rammenta che sono state fatte già alcune puntualizzazioni.

GULLINO — In proposito e per quanto riguarda il problema del flusso passeggerimerci fa presente che il sistema a canali adottato nella Aerostazione progettata potrebbe renderla insufficiente al momento in cui l'entrata in esercizio degli aviogetti determinerà un notevole incremento del traffico aereo. Le proposte fatte e presentate sotto forma di promemoria al Ministero LL.PP. ed alla Direzione Generale dell'Aviazione Ci-

vile rappresentano un adattamento alle attuali strutture e le modifiche suggerite sono di limitata incidenza e importanza (ampliamento di scale, creazione di passaggi, ecc.). Le compagnie ritengono che si possa trovare una soluzione al problema per rendere funzionante l'Aeroporto così come ad esempio si è risolto il problema del parcheggio degli aerei ottenendo, attraverso contatti svoltisi in breve tempo, una soluzione che è ottima.

Per il flusso dei passeggeri vi sono molti problemi di cui bisogna tener conto e il parere delle Compagnie è che il sistema a canali, eccellente 6-7 anni fà, è ormai sorpassato ed è rinnegato anche da quelli che l'hanno ideato e che ora adottano altri sistemi.

Per un Aeroporto come quello di Fiumicino, che si stà ora costruendo, bisognerà adottare un sistema possibilmente avanzato più di quelli che si prevedono oggi e cioè almeno una delle proposte fatte dalle Compagnie al riguardo della regolazione del flusso dei passeggeri.

I rappresentanti delle Compagnie intervenuti fanno presente che le proposte presentate sono state elaborate in pieno accordo allo scopo di effettuare il controllo passeggeri in arrivo e partenza nel modo più celere possibile.

RINALDI — Chiede se anche l'Alitalia è d'accordo.

GULLINO — Il lavoro è stato presentato all'Alitalia.

Fa presente che l'Alitalia fa parte di tutti i Comitati però non era presente all'elaborazione del memorandum.

RINALDI — Chiede se l'Alitalia ha sottoscritto il memorandum delle Compagnie.

SHERWOOD — Ritiene opportuno, anzichè determinare se l'Alitalia ha elaborato le proposte insieme con le altre Compagnie, far presente che l'Alitalia, come Compagnia Nazionale, può discutere il problema ad altro livello.

Le Compagnie hanno demandato il compito dello studio ad un numero limitato di persone più o meno qualificate.

I risultati dello studio sono stati comunicati alle altre Compagnie ma la documentazione relativa non è stata sottoscritta perchè rappresentava delle proposte da fare.

On. le MINISTRO — Conviene che non è possibile concludere in parecchi, ma al punto quasi morto in cui le cose sono pervenute occorre prendere senz'altro delle decisioni senza tener conto di visioni particolaristiche del problema in modo che tutte le Compagnie ne traggano il maggior beneficio possibile nel quadro della situazione economica e delle leggi italiane. L'Aeroporto deve essere senz'altro completo e funzionante entro la primavera inoltrata del 1960.

All'On. Ministro ed al Sottosegretario Bovetti sono pervenute voci, richieste e proposte diverse per cui è derivata la necessità della riunione onde chiarire definitivamente ogni punto.

SHERWOOD — Assicura l'adesione delle Compagnie intervenute alle proposte dell'On. Ministro che sono intese ad un migliore funzionamento dell'Aerostazione.

On.le MINISTRO — Deduce che le Compagnie confermano le proposte fatte col memorandum le quali praticamente si riducono ad una solo richiesta.

Ing. VELANI — Eccepisce che non si può aprioristicamente criticare il sistema a canali. La stessa Commissione per l'Aeroporto di Londra si è espressa in senso favorevole al sistema a canali per gli arrivi. Il sistema permette il funzionamento continuo e non a impulsi discontinui e permette altresì di rispettare gli obblighi della legge italiana per la visita doganale.

Ritiene che comunque si potrà trovare una soluzione adottando un sistema e sottoponendolo alla esperienza potendolo poi variare secondo i risultati.

E' favorevole in linea di massima a rivedere il funzionamento dei moli e del fabbricato centrale ed a rivedere il sistema di flusso nei moli che possa dividere i passeggeri in arrivo e in partenza, tuttavia ritiene che il sistema adottato nel progetto della Aerostazione (a « Canali » o a « Pettine » che dir si voglia) può rispondere alle necessità di un rapido flusso dei passeggeri.

A Londra, Zurigo, Ginevra, ecc. non tutte le Compagnie possono avere la propria aerostazione e non vede come altrettanto non si debba verificare anche in Italia.

GULLINO — Il sistema a canali non può essere considerato ottimo per un Aeroporto come quello di Fiumicino e le Compagnie non lo accettano anche perchè diverse sono le esigenze del movimento in arrivo e di quello in partenza ed alla diversa distribuzione del movimento di aerei nelle 24 ore.

On.le MINISTRO — Chiede se altri desiderano intervenire.

Comm. BOTTARI — Richiama i problemi della Dogana connessi con il funzionamento della Aerostazione e la necessità di spazio per le merci.

SHERWOOD (GULLINO) — Le proposte fatte sono il frutto di studio per facilitare il funzionamento dell'Aeroporto di Fiumicino e non incorrere negli stessi errori che sono stati fatti in altri Aeroporti.

Le proposte non si sono limitate soltanto alla Aerostazione, ma sono state estese anche al parcheggio degli aerei ed ai problemi delle telecomunicazioni.

Il progetto della funzionalità interna della Aerostazione deve essere ritoccato se non si vuole ricadere negli stessi errori già rilevati e scontati in altri Aeroporti. Come è stato risolto, e con piena soddisfazione, il problema del parcheggio degli aerei, e come si sta favorevolmente risolvendo il problema delle telecomunicazioni, ritiene che si possa raggiungere una soluzione anche per la aerostazione.

Le proposte fatte sono state presentate d'accordo con tutte le Compagnie e possono rapresentare un interesse di tutte le Compagnie compresa l'Alitalia, specialmente se si considera anche l'eventualità che a Fiumicino si trasferiscano anche le linee nazionali.

On.le MINISTRO — Ritiene a questo punto di avviare la discussione a conclusione.

Per quanto riguarda le linee nazionali premette che il loro trasferimento non influirà sul funzionamento della Aerostazione in quanto sarà costruita una apposita Aerostazione.

Per quanto riguarda gli argomenti della discussione puntualizza le questioni e cioè:

1° - Flusso e deflusso dei passeggeri;

2° - Costruzione di altri edifici che debbono ampliare l'attuale disponibilità di locali soprattutto per quanto riguarda il traffico merci;

3° - Alcuni impianti tecnici.

Circa il terzo punto, dati gli accordi già presi, non vi sono dubbi ed oggi stesso sono state prese le decisioni per il finanziamento di impianti.

Circa i primi due punti, premesse le difficoltà finanziarie esistenti oggi, assicura che da parte del Governo e del Ministero dei LL.PP. si faranno quegli ulteriori sacrifici che si renderano strettamente necessari. Dà lettura quindi delle seguenti proposte conclusive: Il progetto della Aerostazione di Fiumicino, tenuto conto della continua evoluzione del traffico aereo, è stato studiato, nella sua parte strutturale (planoaltimetrica) in maniera da poter funzionare secondo diversi schemi.

L'Aerostazione sarà sufficiente anche quando entreranno in funzione gli aviogetti perchè l'Aviazione Nazionale avrà, come ha già detto, una stazione per proprio conto.

Ogni variante alla guida ed al controllo dei flussi dei traffici passeggeri può essere, per ciò, realizzata con il semplice spostamento di elementi mobili di arredamento posti nel corpo centrale dell'Aerostazione stessa.

Ciò posto è possibile procedere ad una « sperimentazione » dei vari sistemi di regolazione del traffico, dando la precedenza, in fase sperimentale, al sistema tipo Orly, indicato al punto I del « memorandum » presentato dalle Compagnie (che si riassume nella suddivisione del traffico in arrivo e partenza, facendo lavorare tre gruppi di nastri trasportatori per i passeggeri in partenza e due nastri per quelli in arrivo). Il sistema, però, può essere accettato (come indicato dalle Compagnie) salvo la distinzione di traffico tra passeggeri in arrivo e in partenza sul piano dei moli, lasciando

il piano seminterrato unicamente per il traffico bagagli e merci.

Qualora nella sperimentazione del sistema sopradetto si dovessero riscontrare inconvenienti per i controlli doganali e per la snellezza del traffico passeggeri, la struttura progettata permette una successiva sperimentazione del sistema a canali con traffico reversibile.

Ciò facendo si ha la possibilità, (senza apportare modifiche alle caratteristiche strutturali del progetto) di ottenere, attraverso una successiva sperimentazione, il sistema più vantaggioso per la comodità del passeggero, delle Compagnie e dell'Ente gestore.

Desidera però che sia ben chiaro che non è accettabile, anche in via sperimentale, la proposta di utilizzare il piano seminterrato per il traffico passeggeri per motivi di organizzazione generale, di impianti di aereazione e per distinzione di percorsi.

Circa il prolungamento della parte dei nastri trasportatori che corre sul piano passeggeri, senza compromettere la situazione di progetto, esso potrà essere attuato in relazione al traffico aereo, con piccole modifiche strutturali, nel tempo.

Per quanto riguarda la richiesta delle Compagnie di avere, fin dall'inizio della gestione, appositi magazzini per merci, ha dato disposizioni alla Sovrintendenza ai lavori (d'accordo col Ministero dell'Aeronautica) di procedere alla progettazione ed alla costruzione di apposito edificio.

In conclusione porta a conoscenza che, in pieno accordo con il Sottosegretariato alla Aviazione Civile, si procederà alla realizzazione delle opere tenendo presente i criteri sopradetti.

SHERWOOD (GULLINO) — Ringrazia l'onorevole Ministro ed esprime l'apprezzamento per la prova di comprensione data augurando la piena riuscita dell'esperimento ed assicurando il pieno appoggio di tutte le Compagnie.

On.le MINISTRO — Annuncia che oggi è stato deciso e finanziato l'acquisto di due radars: uno di atterraggio del costo di lire 143 milioni ed uno di sorveglianza del costo di lire 500 milioni. Apprezza il gradimento espresso dalle Compagnie ed assicura che sarà fatto tutto quello che occorre per rendere la vita più facile agli operatori dell'Aeroporto, nei limiti della convenienza economica e funzionale.

RAPPRESENTANTE OLIMPIC AIRWAYS — Chiede notizie su due punti:

1° Quando le Compagnie dovranno trasferirsi a Fiumicino;

2° Chi sarà l'Ente gestore.

On.le MINISTRO — Per quanto riguarda l'Ente gestore non è in grado di dare oggi i ragguagli richiesti.

Il problema del trasferimento sarà di competenza dell'Ente gestore. Assicura però che sarà data risposta a tutte e due le domande entro brevissimo tempo.

Ringrazia gli intervenuti e toglie la seduta.

PROMEMORIA

Il progetto dell'Aerostazione di Fiumicino tenuto conto della continua evoluzione del traffico aereo è stato studiato nelle sua parte strutturale (planoaltimetrica) in maniera da poter funzionare secondo diversi schemi.

Ogni variante alla guida ed al controllo dei flussi dei traffici passeggeri può essere, perciò, realizzata con il semplice spostamento di elementi mobili di arredamento posti nel corpo centrale dell'Aerostazione stessa.

Ciò posto è possibile procedere ad una « sperimentazione » dei vari sistemi di regolazione del traffico, dando la precedenza, in fase sperimentale, al sistema tipo Orly, indicato al punto I del « memorandum » presentato dalle Compagnie (che si riassume nella suddivisione del traffico in arrivo e partenza, facendo lavorare tre gruppi di nastri trasportatori per i passeggeri in partenza e due nastri per quelli in arrivo). Il sistema, però, può essere accettato (come indicato dalle Compagnie) salvo la distinzione di traffico tra passeggeri in arrivo e in partenza sul piano dei moli, lasciando il piano seminterrato unicamente per il traffico bagagli e merci.

Qualora nella sperimentazione del sistema sopradetto si dovessero riscontrare inconvenienti per i controlli doganali e per la snellezza del traffico passeggeri, la struttura progettata permette una successiva sperimentazione del sistema a canali con traffico reversibile.

Ciò facendo abbiamo la possibilità (senza apportare modifiche alle caratteristiche strutturali del progetto) di ottenere, attraverso una successiva sperimentazione, il sistema più vantaggioso per la comodità del passeggero, delle compagnie e dell'Ente gestore.

Desidero però che sia ben chiaro che non è accettabile, anche in via sperimentale, la proposta di utilizzare il piano seminterrato per il traffico passeggeri, per motivi di organizzazione generale, di impianti di aereazione e per distinzione di percorsi.

Circa il prolungamento della parte dei nastri trasportatori che corre sul piano passeggeri, senza compromettere la situazione di progetto, esso potrà essere attuato in relazione allo sviluppo del traffico aereo, con piccole modifiche strutturali, nel tempo.

Per quanto riguarda la richiesta delle Compagnie di avere (fin dall'inizio della gestione) appositi magazzini per merci, ho dato disposizioni alla Sovraintendenza Lavori (d'accordo con il Ministero Aeronautica) di procedere alla progettazione ed alla costruzione di apposito edificio.

In conclusione porto a Vostra conoscenza che, in pieno accordo con il Sottosegretariato all'Aviazione Civile, si procederà alla realizzazione delle opere tenendo presente i criteri sopradetti.

Roma, 29 ottobre 1959

S. E. Ing. Giovanni Padoan
Presidente Consiglio Superiore
Lavori Pubblici
SEDE

Debbo rilevare con rammarico come troppo spesso vengano divulgate anche dalla stampa notizie relative a deliberazioni prese dalle singole sezioni di codesto superiore Consesso o dalla stessa Assemblea plenaria che per il loro stesso carattere consultivo dovrebbero essere oggetto della massima riservatezza.

La prego cortesemente e autorevolmente vigilare affinchè tali incresciose indiscrezioni, che pregiudicano la competenza e la responsabilità delle relative Direzioni generali, nonchè il prestigio e le decisioni dello stesso Ministro, non abbiano assolutamente a verificarsi, prendendo, ove occorra, severi e drastici provvedimenti nei confronti degli eventuali divulgatori delle notizie in questione.

Con l'occasione, attiro altresì la Sua attenzione sul ritardo col quale troppo spesso le singole Sezioni rimettono alle competenti Direzioni Generali i pareri emessi su determinati affari.

Mi riferisco ad esempio ad un caso fra tanti: quello del voto 1080 della IV sezione che emesso il 26-6-1959 è pervenuto alla Direzione Generale delle Acque ed Impianti Elettrici solo l'11-9-1959.

La prego vivamente disporre in modo che anche questi inconvenienti non abbiano più a verificarsi.

Grato per quanto Ella vorrà fare e certo del Suo migliore interessamento, cordialmente La saluto.

F.to: TOGNI

Roma, 30 ottobre 1959

Il Presidente
del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

A S.E. l'On.le Prof. Giuseppe Togni
Ministro dei Lavori Pubblici

SEDE

Eccellenza,

i giusti rilievi che Ella ha mosso con la lettera del 29 corr. hanno già in passato formato oggetto di mie segnalazioni e richiami alle Sezioni di questo Consiglio.

Poichè apprendo con sommo rammarico che dagli accertamenti fatti dall'E. V. gli inconvenienti permangono, a scapito della autorità e del prestigio di questo Consesso, assicuro l'E. V. che non mancherò di agire nel modo più idoneo ed energico sia allo scopo di evitare eventuali deprecabili indiscrezioni su deliberazioni prese da questo Consiglio, sia nei riguardi di ritardi nella consegna dei voti alle Direzioni Generali competenti.

Nella certezza di avere la benevole comprensione e l'autorevole appoggio dell'E. V. in questa mia azione Le porgo, Eccellenza, i miei devoti ossequi.

Suo dev.mo
F.to: GIOVANNI PADOAN

Roma, 13 Giugno 1958

A S.E. il Ministro dei
Lavori Pubblici

ROMA

Oggetto: Aeroporto Intercontinentale Fiumicino - Costruzione Aviorimessa

Questa Impresa, particolarmente attrezzata per la progettazione della esecuzione di grandi strutture per coperture, venuta a conoscenza che codesto Ministero deve procedere alla esecuzione delle aviorimesse dell'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino, si onora chiedere di essere interpellata per la presentazione di un'offerta per i lavori suddetti, sia per il 1° stralcio che per l'intero complesso.

Tale offerta sarebbe elaborata con progetto di dettaglio derivato dallo schema approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici da fornirsi alla sottoscritta.

Con osservanza

F.to: Impresa CASTELLI

Direzione Generale della Viabilità
Div. 8ª - Servizio II
n. 2420

Roma, 20 Giugno 1958

All'Impresa S. A. Castelli
ROMA

e p.c. al Dr. Ing.
Prof. Giuseppe Rinaldi
Ispettore Generale Incaricato dei lavori di costruzione Aeroporto Intercontinentale di Roma - Fiumicino
Fiumicino

Oggetto: Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino) - Costruzione aviorimesse.

Progetto 14-5-1958 - 1° stralcio - istanza 13-6-1958 dell'Impresa Castelli.

Vista la domanda del 13 c.m. con la quale codesta Impresa chiede di essere interpellata per la presentazione di una offerta per i lavori di costruzione delle aviorimesse, officine e servizi relativi dell'Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino), offerta che sarebbe elaborata con progetto di dettaglio sullo schema di quello di massima testè approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, tenuto conto dell'esigenza di procedere con la massima urgenza all'approntamento delle aviorimesse per mettere in esercizio l'aeroporto nel 1959, si accoglie la richiesta e pertanto è stato autorizzato l'Ispettore Generale incaricato dei lavori dell'aeroporto di Fiumicino a consegnare una copia del suaccennato progetto di massima perchè codesta Impresa possa provvedere alla redazione del progetto esecutivo del complesso e del 1° stralcio da presentarsi con la offerta, entro un termine massimo di giorni trenta.

Codesta Impresa è avvertita che la presentazione dell'offerta e del progetto esecutivo non impegneranno l'Amministrazione alla concessione dell'appalto, ma l'Amministrazione si riserva ogni determinazione dopo il parere degli organi consultivi.

Il Ministro
F.to: TOGNI

RELAZIONE

Ulteriore autorizzazione di spesa per il completamento dell'Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino)

Per la costruzione dell'Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino), con legge 12 luglio 1949, n. 460, fu assegnata, nell'esercizio 1949-50, l'annualità trentennale di Lire 275.540.000 corrispondente al capitale di lire 4.447.514.840.

Con detto finanziamento sono state costruite le piste di volo e di rullaggio n. 1, nonchè i due impianti idrovori completi di Focene e del Lago di Traiano e altre opere varie tra cui quelle relative agli impianti di linee elettriche per forza motrice ed all'ampliamento della cabina elettrica di Fiumicino.

Successivamente con le leggi 15 giugno 1955, n. 513, 28 aprile 1959, n. 284 e 24 luglio 1959, n. 622, furono rispettivamente assegnati 14 miliardi, 4 miliardi e 150 milioni e 4 miliardi (complessivamente: lire 22 miliardi e 150 milioni).

Con tali finanziamenti sono stati proseguiti i lavori di costruzione dell'Aeroporto di cui si citano le principali opere ed impianti:

1) Pista di volo e di rullaggio n. 2;

2) Collegamenti viari con la città di Roma (1° lotto, comprendente il viadotto sorpassante il canale navigabile e la via Portuense; secondo lotto, comprendente il prolungamento del viadotto per la parte sorpassante la ferrovia Roma-Fiumicino; terzo lotto, allargamento e rettifica di via della Scafa tra la via del mare ed il viadotto d'accesso all'Aeroporto;

3) Aerostazione con annessi servizi e torre di controllo;

4) Impianto d'illuminazione strade interne ed esterne;

5) Costruzione di un complesso di fabbricati per accasermamenti, autoparco, Pronto Soccorso Tecnico, Pronto Soccorso Sanitario, etc.;

6) Impianto depurazione biologica con relativo fabbricato;

7) Chiesa e centro sociale;

8) Fabbricati per stazioni radiomessaggi - radio trasmittenti e radioricevente; per radiofaro e radiogoniometro;

9) Serbatoi per acqua in c.a.;

10) Impianti telegrafonici congiungenti il Ministero Difesa Aeronautica con l'EUR, il Centro di Castel di Decima e l'Aeroporto;

11) Impianto di segnalazioni diurne sulle piste e piazzali di sosta aerei;

12) Recinzioni varie e consolidamento scarpate dei rilevati stradali;

13) Arboratura del sedime Aeroportuale;

14) Costruzione del 1° e 2° gruppo di strade interne;

15) Aviorimessa;

16) Approvigionamento idrico;

17) Radar di atterraggio e relativo fabbricato;

18) Pavimentazione strisce di sicurezza lungo le piste ed i piazzali;

19) Centrale telefonica e successivo ampliamento;

20) Rete telefonica per la pista n. 1;

21) Completamento pavimentazione dei piazzali di sosta aerei;

22) Prolungamento pista di volo n. 1;

23) Costruzione magazzini per la custodia delle merci;

24) Fornitura ed apparecchiature telefoniche per il complesso dei fabbricati aeroportuali;

25) Rete telefonica pista di volo n. 2 ed Aerostazione servizi;

26) Gruppi elettrogeni di continuità e relativo fabbricato;

27) Attestamento definitivo del cavo telegrafonico Roma-Eur-Fiumicino;

28) Forniture apparecchiature di cucina per l'Aerostazione;

29) Statua « Leonardo da Vinci »;

30) Completamento pavimentazione rigida nei varchi predisposti per le condotte dei carburanti;

31) Rete elettrica sotterranea a 8.400 volts per le piste (rete verde);

32) 1° gruppo parcheggi;

33) Impianti di irrigazione ed inerbimento;

34) Rete di informazioni centralizzata;

35) Fornitura in opera di un trasmissometro e Nefoipsometro.

Per poter rendere operante l'Aeroporto per l'epoca stabilita, si è resa necessaria l'esecuzione di opere urgentissime e strettamente indispensabili in attesa del relativo finanziamento.

Le opere in questione sono ripartite in 55 perizie e sono tutte ultimate da tempo ed utilizzate per l'agibilità dell'Aeroporto.

In via definitiva la spesa occorrente sia per il finanziamento di tali opere, sia per eventuali imprevisti inerenti alle liquidazioni definitive delle opere eseguite ed alle riserve presentate dalle Imprese in corso di lavoro, sia per qualsiasi altro onere connesso con l'esecuzione dell'aeroporto, ammonta a lire 4.000.000.000.

A tal fine è stato predisposto l'unito disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1

Per la prosecuzione ed il completamento, a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, dei lavori di costruzione dell'Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino) ed oneri connessi è autorizzata l'ulteriore spesa di L. 4.000.000.000 da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei LL. PP. in ragione di L. 2 miliardi e 560 milioni nell'esercizio 1961-62 e per L. 1.440 milioni nell'esercizio 1962-63.

Il Ministero dei Lavori Pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza della somma di lire 4 miliardi.

Art. 2

All'onere di lire 2 miliardi e 560 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1961-62, sarà provveduto con riduzione di pari importo del fondo iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio medesimo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il Tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

n. 1398 29 Aprile 1959

risposta a nota del 21-4-1959

n. 3693/T/D.

Ecc. On.le Avv. Giovanni Bovetti
Sottosegretario Aviazione Civile
Ministero Difesa Aeronautica

ROMA - EUR

Oggetto: Approntamento Aeroporto di Fiumicino.

In relazione all'avanzamento dei lavori ed alle scadenze contrattuali la Soprintendenza ai lavori per l'Aeroporto di Fiumicino mi ha sottoposto il seguente programma di opere in corso di ultimazione che potranno essere consegnate all'Aeronautica entra il 15 giugno 1959:

1) Centrale telefonica;
2) Chiesa e Centro Sociale;
3) Pronto Soccorso Tecnico;
4) Pronto Intervento VV.FF.;
5) Serbatoio per acqua potabile;
6) Laghetto per servizi antincendio;
7) Opere edili per l'impianto ILS-3;
8) Idem per radiovento;
9) Idem per radiotrasmittente lontana;
10) Idem per radioricevente lontana;
11) Sistema piste volo e rullaggio n. 1;
12) Idem n. 2;
13) Sistema piste circolazione e piazzali sosta aerei (escluso il piazzale intorno alla Aerostazione);
14) Sistema di canali di bonifica con annessi impianti idrovori di Focene e Traiano.

N.B. - Gli impianti idrovori di Focene e Traiano sono stati già consegnati al Consorzio di Bonifica di Porto e Maccarese per l'esercizio fin dal 18-9-1958 e pertanto la consegna all'Aeronautica può essere fatta immediatamente;

15) Laboratorio prove materiali.

N.B. - Con nota n. 1286 in data 16-4-1959 la Dirigenza Lavori ha invitato l'Ufficio Superiore per l'Aeroporto di Fiumicino a prendere in consegna il fabbricato già ultimato. Detta consegna può avvenire subito.

16) Fabbricato per impianto VOR.

N.B. - Le formalità amministrative relative alla spesa sono state definite di recente. ma il fabbricato è stato già da tempo occupato dall'Aeronautica per cui la consegna può essere fatta immediatamente.

Mi riservo di fare ulteriori comunicazioni per gli altri fabbricati ed impianti che verranno ultimati in epoca successiva restando inteso che codesta Direzione Generale potrà fino ad ora prendere contatti con la Dirigenza Lavori per predisporre le operazioni di consegna delle opere sopra elencate.

Il Ministro

AEROPORTO DI FIUMICINO

Elenco delle opere aeroportuali consegnate all'Aeronautica e altri Enti

Situazione al 9-12-1960

A) Sistemazioni generali.

1) Recinzione del sedime aeroportuale - 13 ottobre 1960.
2) Impianto irrigazione piste n. 1 - 8 giugno 1960.

B) Bonifica

1) Impianto idrovoro Focene - 19 settembre 1960
2) Impianto idrovoro Traiano - novembre 1960
3) Impianto idrovoro Vignale - 16 maggio 1960

C) Viabilità

1) II gruppo strade interne - 23 novembre 1960
2) III gruppo strade interne 23 novembre 1960
3) Parcheggi permanenti presso aerostazioni - 23 novembre 1960
4) Viabilità di accesso all'Aeroporto e ampliamento e rettifica strada della Scafa per il congiungimento alla Via del Mare - Consegnato all'ANAS nel luglio 1960 il verbale è in corso di perfezionamento.

D) Piste e piazzali per aerei

— Collaudate dall'Aeronautica il 29-12-59 la pista n. 1 di circolazione, piazzale centrale, piazzale zona tecnica.
— Pista n. 2 - Collaud. dall'Aeron. il 7 novembre 1958.
— Prolungamento pista n. 1 - Collaud. dall'Aeron. il 14-11-1960.

E) Edilizia

1) Pronto Soccorso Tecnico 18 marzo 1960
2) Chiesa e Centro Sociale -
3) Autoparco - 2 sett. 1960
4) Pronto intervento VV.FF. - 22 marzo 1960
5) Caserma e servizi annessi - 30 marzo 1960
6) Fabbricato servizi aerostazione e Torre Controllo - 1° sett. 1960
7) Statua a Leonardo da Vinci - 7 ottobre 1960
8) Magazzini doganali 10 ottobre 1960
9) Aviorimessa - 4 ott. 1960
10) Uffici Doganali 18 novembre 1960

F) Assistenza al volo

1) Manufatti per impianto ILS - 2 maggio 1960
2) Manufatti per radiosondaggi e radio ricetrasmittenti lontane - 28 luglio 1960
3) Manufatti per radiofaro e radiogoniometro - 7 maggio 1960
4) Impianti luminosi per pista n. 1 - 5 settembre 1960
5) Gruppi elettrogeni per impianti luminosi - 5 sett. 1960
6) Impianti luminosi per pista n. 2 - 9 dicembre 1960
7) Impianto TV a circuito chiuso - 29 novembre 1960
8) Trasmissometro e Nefoipsometro - 31 agosto 1960
9) Radiogoniometro CA/DF - 7 ottobre 1960
10) Gruppo elettrogeno per radar PAR - 5 settembre 1960

G) Impianti elettrici

1) Illuminazione elettrica stradale con relative aparecchiature e cabine di trasformazione - 25 ottobre 1960
2) Cabine e rete di fornitura di energia elettrica SRE - 31 luglio 1960
(Restano in consegna alla SRE proprietaria della rete rossa)

H) Acquedotti

1) Serbatoio per acqua potabile - 28 luglio 1960
2) rete idrica esterna ed interna di proprietà ACEA (rimasta in consegna alla ACEA propretaria) -
ultimata il 31 luglio 1960

I) Fognatura

1) Impianto depurazione biologica - 30 ottobre 1960
2) Rete fognature bianche e nere - 17 novembre 1960

Roma, lì 12 Maggio 1959

On.le Avv. Giovanni Bovetti
Sottosegretario all'Aviazione Civile
Ministero Difesa Aeronautica

ROMA - EUR

Oggetto: Approntamento Aeroporto di Fiumicino.

Con la precedente lettera n. 1398 del 29 aprile 1959 ti ho segnalato il primo gruppo di opere aeroportuali che possono essere consegnate prossimamente all'Aeronautica.

Per l'art. 4 della legge 15-6-1955 n. 513 la consegna definitiva deve essere fatta dopo il collaudo delle opere.

Il collaudo, salvo casi particolari, avviene normalmente dopo 6 mesi od 1 anno dalla ultimazione dei lavori e poichè si tratta per lo più di opere eseguite di recente e di prossima ultimazione, la consegna definitiva andrà a coincidere con l'epoca in cui l'Aeroporto dovrà funzionare.

Manca perciò il tempo per mettere a punto le operazioni di allestimento e di predisposizione dei fabbricati e degli impianti a svolgere i servizi cui sono destinati.

E' necessario quindi, per ragioni pratiche, effettuare la consegna delle opere a titolo provvisorio all'Aeronautica fin dalla loro ultimazione, senza pregiudizio delle riserve e cautele che la tua Amministrazione intendesse fare in pendenza della procedura definitiva.

Alle ragioni pratiche sopra accennate si aggiunge anche la considerazione che al bilancio dei LL.PP. fa carico la spesa della costruzione delle opere aeroportuali e non quella attinente l'esercizio e la manutenzione delle opere stesse che ha inizio fin dal momento in cui esse vengono ultimate.

Ti prego perciò di interessare gli Uffici dipendenti perchè si adotti senz'altro la procedura della consegna provvisoria di cui ti ho detto.

Il Ministro

1° Giugno 1959

Ecc.za On.le Avv. Giovanni Bovetti
Sottosegretario Aviazione Civile
Ministero Difesa Aeronautica

ROMA - EUR

e p.c.
Ministero Difesa Aeronautica
Direzione Generale Demanio

ROMA

Prego voler dare cortese sollecito riscontro mia nota 1398 del 29 aprile 1959 et successiva del 12 maggio 1959 relativa consegna provvisoria primo gruppo opere aeroportuali Fiumicino stop - Segnalo urgenza procedere consegne per risolvere pendenze relative manutenzione et gestione opere.

TOGNI
Ministro LL.PP.

ULTIMA ORA

Colloquio Andreotti-Bovetti sull'Aviazione Civile

Il Ministro della Difesa, on. Giulio Andreotti, ha ricevuto giovedì sera 4 giugno, il Sottosegretario all'Aviazione on. Bovetti, nel corso del colloquio, sfuggito a tutti gli osservatori politici della Capitale, l'on. Bovetti ha informato il Ministro della Difesa della missione compiuta a Ceylon e sugli accordi aeronautici siglati, quindi, secondo informazioni di « Air Press », i due uomini di governo hanno compiuto un vasto giro di orizzonte esaminando tutti i delicati settori dell'Aviazione civile. Dall'Aeroporto di Fiumicino fino alla costituzione dell'organo autonomo di governo.

Su questo colloquio, l'ufficio stampa del Ministro e del Sottosegretariato interessato, hanno steso una cortina di assoluto silenzio.

« Air Press » è anche in grado di annunciare un prossimo sopraluogo del Ministro della Difesa all'aeroporto di Fiumicino in relazione alla nota questione dell'assegnazione della gestione dell'aeroporto stesso.

Prot. 2997

risposta al n. 7811 T/D

del 21-8-1959 Roma, 29-8-1959

Al Ministero Difesa Aeronautica
Dir. Gen.le Aviazione Civile T. A.

ROMA

e p.c.

a) Ispettorato Telecomunicazioni

b) Ufficio Segretariato Generale

c) Direzione Generale Demanio

ROMA

d) Ufficio Superiore Aeroporto

FIUMICINO

Oggetto: Aeroporto di Fiumicino - Data inizio operazioni.

In base all'avanzamento attuale dei lavori e tenuto conto dell'acceleramento forzoso che sarà impresso ai lavori per il prolungamento della pista di volo n. 1, ora in corso di appalto, si ritiene di poter assicurare lo svolgimento delle operazioni con quadrireattori entro l'aprile 1960, prevedendosi l'ultimazione, per quell'epoca, di tutti gli impianti di assistenza al volo, escluso il radar di atterraggio.

Occorre tener presente, tuttavia, che l'entrata in funzione, anche parziale, dell'Aeroporto di Fiumicino non potrà avvenire se non dopo la costituzione attiva dell'Ente che dovrà gestire l'Aeroporto.

Il Ministro
F.to: TOGNI

Ministero della Difesa Aeronautica
Direzione Generale Aviazione
Civile e Traffico Aereo
Divisione Legislazione
Prot. n. 223

Roma, 13 gennaio 1960

Al Ministero dell'Interno

ROMA

Oggetto: Commissione consultiva per la predisposizione delle direttive generali sull'organizzazione e sul funzionamento dell'Aeroporto di Fiumicino
Al Ministero delle Finanze
Al Ministero del Tesoro
(Ragioneria Generale dello Stato)
Al Ministero dei Lavori Pubblici
Al Ministero dei Trasporti
Al Ministero Turismo e Spettacolo

ROMA

All'Amministrazione Provinciale di

ROMA

Al Comune di

ROMA

Alla Camera di Commercio Industria e Agricoltura di

ROMA

All'Ufficio del Segretario Gen. A.M.
(rif. f. 61/26-9 dell'8-1-1960)

ROMA

Al Comando della III Z.A.T.

ROMA

Il sig. Ministro della Difesa, con provvedimento del 7 gennaio 1960, ha decretato che la predisposizione delle direttive generali sull'organizzazione dell'Aeroporto di Roma Fiumicino, il Sottosegretario di Stato per la Aviazione Civile si avvale di una Commissione consultiva da lui presieduta e composta dal Comandante della III Zona Aerea Territoriale, Vice Presidente, dal Direttore Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo, e da un rappresentante dei Dicasteri ed Enti in indirizzo, membri.

Per potere predisporre tempestivamente il necessario decreto interministeriale, si pregano di conseguenza codesti Dicasteri ed Enti medesimi di voler comunicare allo scrivente, con cortese sollecitudine, il nominativo del proprio Rappresentante che dovrà far parte della Commissione in questione.

p. Il Ministro

Esclusivo per titolare
Roma, 7 luglio 1960

S.E. On. Giuseppe Togni
Ministro dei Lavori Pubblici
R o m a
23771
Caro Togni,

ieri sera mi hai detto che un giornalista ha avuto dall'ing. Pistone, della nostra amministrazione aeronautica, notizie ed opinioni polemiche contro il tuo Ministero in ordine all'Aeroporto di Fiumicino. Mi hai aggiunto — o forse io al telefono ho compreso male — che il Gen. Musco avrebbe condiviso, almeno in parte, questi giudizi.

Ho incaricato subito il mio Capo di Gabinetto di svolgere gli accertamenti dovuti. Il generale Meloni mi ha riferito, dopo aver ascoltato gli interessati, quanto segue:

— il Pistone, che non è ingegnere ma appartiene al nostro personale aeroportuale di concetto, esclude nella maniera più assoluta, non solo di aver pronunziato espressioni del genere, ma di aver concesso interviste o di aver comunque rilasciato delle dichiarazioni. Egli ha asserito di aver avuto un semplice colloquio di non più di dieci minuti col direttore del bollettino « Ciampino Press », che era venuto per sollecitare una prevista assegnazione di locali, e nega esplicitamente di aver comunque fatto apprezzamenti o commenti sull'operato di altre Amministrazioni, limitandosi per contro ad assicurare l'interlocutore che molti problemi relativi ai locali ed alla funzionalità dell'Aeroporto, sono oramai in via di favorevole soluzione;

— il Pistone desidera quindi che gli sia contestato formalmente l'addebito per poter tutelare la sua onorabilità e correttezza di funzionario;

— il generale Musco, che tra l'altro da un paio di mesi non ha avuto occasione di parlare con il Pistone, esclude a sua volta di aver fatto a giornalisti dichiarazioni in materia

In queste condizioni, io non posso che chiederti di voler invitare il giornalista a voler chiarire la questione, assumendosi le responsabilità correlative. In mancanza di ciò io debbo credere a quanto hanno detto il Pistone ed il generale Musco.

Anche di recente al Senato io ho avuto la occasione di affermare solennemente la riconoscenza che l'Aeronautica ha verso l'amministrazione dei Lavori Pubblici per i lavori aeroportuali del dopoguerra ed in particolare per quelli di Fiumicino. Se ci sono persone comunque interessate a creare pettegolezzi o dissapori dobbiamo congiuntamente smascherare, cominciando col dare un nome ed un cognome ad ogni sussurratore.

Ritengo poi utile che si faccia al più presto una riunione tra di noi, con la presenza di un piccolo numero di tecnici, per stabilire con puntualità e concretezza il programma delle prossime settimane per dare inizio alla attivazione dell'aeroporto intercontinentale romano. Credo che ciò gioverà anche ad evitare deformazioni della realtà e cattive interpretazioni di notizie.

Cordiali e vivi saluti.

RISPOSTA A DOMANDA: A)

RISPOSTA A DOMANDA

Il 20 agosto 1960 l'Aeroporto di Fiumicino viene ufficialmente consegnato in blocco dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Zaccagnini, al Ministro della Difesa, on. Andreotti.

Trovandomi io in viaggio per l'America ricevo sul piroscafo « Augustus » il telegramma dell'on. Andreotti.

Durante la solenne cerimonia, il Ministro Zaccagnini ed il Ministro Andreotti pronunciano i discorsi di cui al comunicato ufficiale della « Ciampino Press ».

Da notare che l'on. Andreotti annuncia « con l'inizio dell'orario invernale delle Compagnie ai primi di novembre, l'inizio regolare della attività di Fiumicino ».

Durante il periodo delle Olimpiadi l'Aeroporto di Fiumicino è stato abbondantemente utilizzato, sia per i voli « charter », sia per le linee dell'est, sia per altri voli ed altre linee senza che si verificassero manchevolezze od inconvenienti.

Terminate le Olimpiadi cade il silenzio su Fiumicino e con esso, praticamente, l'abbandono, mentre una campagna di critica e di vera e propria sobillazione allarmistica viene svolta da parte di alcuni ambienti aeronautici di Ciampino, della Sovraintendenza dell'Aeronautica ai lavori di Fiumicino e della stessa Segreteria Generale del Ministero Difesa-Aeronautica.

Da rilevare che trattasi in genere di Generali aspiranti alla Direzione del nuovo Aeroporto o preoccupati per la chiusura di Ciampino.

Tale campagna è facilitata dalla mancanza dell'indispensabile « Ente di gestione » che possa assumere la responsabilità dell'Aeroporto e dare qualsiasi direttiva, da parte della Difesa, in merito alla gestione dell'Aeroporto stesso.

Si comprende, pertanto, come in mancanza di qualsiasi decisione e di qualsiasi notizia, inizi nel frattempo una « strana campagna di stampa » allarmistica e denigratoria dell'Aeroporto stesso.

Preoccupato della situazione, pur non avendo più diretta competenza nella questione, il 13 novembre 1960 ritenni opportuno di inviare al Ministro competente della Difesa, on. Andreotti, e ai Ministri Zaccagnini, Taviani e Pella, dei Lavori Pubblici, del Tesoro e del Bilancio, l'allegata lettera riservata.

Nessuna risposta mi perviene, salvo quella allegata dell'on. Pella.

Nel frattempo la stampa italiana, sempre in mancanza di qualsiasi notizia responsabile e precisa, seguita a montare... l'affare di Fiumicino.

Al contrario abbiamo il significativo intervento di uno dei più grandi giornali esteri, il « Times », il quale, in data 2 dicembre 1960, pubblica un preciso articolo dal titolo « Il più moderno Aeroporto europeo sta per essere ultimato - Gli Italiani non ammettono ritardi in materia di costruzioni ».

In detto articolo sono da rilevare in modo particolare le premesse di cui alle parti sottolineate.

Il silenzio prosegue, tanto che io annuncio la presentazione di un'interpellanza, considerato anche il fatto che in questo lungo periodo l'Aeroporto rimane praticamente abbandonato senza una seria manutenzione con grossi rischi per le opere e per le apparecchiature, data la stagione eccessivamente piovosa.

Finalmente il 21 dicembre 1960, il Presidente del Consiglio, on. Fanfani, preoccupato della situazione, convoca una riunione presso di sè al Viminale, alle ore 19,30, da Lui stesso presieduta, con l'intervento dei Ministri Andreotti, Zaccagnini e del sottoscritto.

In tale riunione si concorda che l'Aeroporto è completamente agibile, salvo alcuni modesti lavori, che l'Aeronautica conferma di non aver potuto compiere per mancanza di fondi. Tali lavori sono riconosciuti non

influenti ai fini dell'agibilità, tanto che su proposta dello stesso Ministro Andreotti viene deciso di mettere finalmente in piena attività il complesso aeroportuale per i primi giorni di gennaio, termine che io stesso, per prudenza propongo di spostare al 15 gennaio 1961.

In merito alla necessità di eseguire alcuni lavori complementari prima della messa in esercizio, si nota:

1) dal 20 agosto al 21 dicembre, data della nota riunione decisiva, nessun lavoro era stato fatto;

2) i lavori complementari in questione vengono eseguiti nel periodo 22 dicembre - 15 gennaio: quindi ne risulta evidente la limitatezza;

3) infatti i lavori effettivamente eseguiti in questo periodo, oltre ad una generale pulizia e revisione conseguenti al lungo abbandono, sono i seguenti:

a) « ... spostamenti di un tramezzo a vetri tra albergo diurno e scala accesso a quota 10 per svincolo ingresso toilettes per signore » - assegnato Impresa Provera e Carrassi;

b) « ... lavori di allacciamento elettrico bilance ed installazione prese ai banchi Compagnie a quota 6,10 aerostazione » - assegnato Impresa AMIE;

c) « ... lavori di alimentazione elettrica di emergenza per il marker medio e radiogoniometrico » - assegnato Ditta CO.GE.PI.;

d) « ... lavori di sostituzione delle lastre in plexyglass di copertura degli uffici a quota 10 aerostazione con materiale coibenti » - assegnato Impresa Provera e Carassi;

e) « ... lavori di completamento di illuminazione e prese di energia uffici, box Compagnie e Concessionari » - assegnato alla ditta AMIER;

f) « ... lavori di estensione dell'impianto di illuminazione dei piazzali di sosta aerei alla porzione dei piazzali a disposizione del fabbricato Linee Nazionali (Alitalia) » - assegnato alla ditta CO.GE.PI.;

g) « ... lavori di delimitazione notturna della parte stabilizzata del piazzale centrale (isola) » - assegnato alla ditta CO.GE.PI.;

h) « ... lavori di costruzione di due diaframmi in vetro sulla balconata dei locali uffici traffico, per riservare detta zona esclusivamente al personale dell'ufficio » - assegnato all'Impresa Provera e Carrassi;

i) « ... lavori di illuminazione diffusa punto luce centrale negli uffici a quota 10 aerostazione » - assegnato Impresa AMIER.

E questi, nella richiesta ufficiale fatta solo il 2 gennaio 1961, dal Ministero Difesa-Aeronautica al Ministero dei Lavori Pubblici, come indubbiamente risulta dai documenti che dovrebbero essere in possesso della Commissione, dopo mesi di completo fermo dell'Aeroporto, vengono definiti e richiesti quali:

« *Lavori urgenti per l'agibilità dell'Aeroporto* ».

E' pur vero che a questi lavori vanno aggiunti quelli intrapresi dall'8° Reparto A.M. il 22 dicembre 1960 e cioè:

— manutenzione dei giunti delle parti rigide della pista di volo n. 1 (ultimata nel 1954);

— spianamento del terreno circostante la testata del prolungamento della pista di volo n. 1 e prolungamento delle relative striscie lungo i fognoli di raccolta delle acque piovane e del piazzale delle linee nazionali;

— allargamento di due curve nel piazzale centrale.

Trattasi, come è evidente quindi, di tutte opere non indispensabili ai fini dell'agibilità, salvo, forse, quelle di manutenzione, notoriamente non di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici.

Vero è che l'agibilità funzionale dell'Aeroporto di Fiumicino è stata conseguita sin dal 20 agosto 1960 per merito e sacrificio della Amministrazione dei Lavori Pubblici.

Tralascio le inesattezze confermate in qualche comunicato anche ufficiale, perchè la Commissione ha il diritto di ascoltare fatti concreti e non polemiche che, purtrop-

po, in questa questione sono state abbondanti e non sempre poste a servizio della verità.

L'Aeroporto « Leonardo da Vinci », la cui messa in esercizio si deve in modo particolare al senso di responsabilità ed alla competenza del nuovo Direttore Generale della Aeronautica Civile, Gen. Santini, a quella epoca solo da pochi giorni nominato, è ormai in funzione dal 16 gennaio scorso, e, anche se servito da una organizzazione affatto contingente e provvisoria, pienamente ha risposto e risponde alle normali esigenze del traffico aereo.

SOCIETA' ITALIANA RADIO MARITTIMA
Marconigramma

A Sua Ecc. SS Augustus Onorevole Giuseppe Togni

Romaradio

Inaugurandosi ieri aeroporto Fiumicino tanto Zaccagnini che io abbiamo ricordato pubblicamente essenziale ed appassionata tua funzione propulsiva per la nascita del grande complesso che onora Roma e Italia alt rinnovandoti personalmente ringraziamenti desidero aggiungere che dirigenti sportivi internazionali già convenuti in Roma stanno esaltando ammirati i lavori fatti nella capitale alt anche di questo ti ringrazio di cuore spiacentissimo che tu non sia tra noi per le olimpiadi alt buon viaggio e saluti anche tuoi familiari - Giulio Andreotti.

CIAMPINO PRESSE - Cronache Politiche

Anno X - N. 192 20 Agosto 1960

foglio n. 1

CP/1 - CONSEGNA UFFICIALE DELL'AEROPORTO DI FIUMICINO AL MINISTERO DELLA DIFESA.

Fiumicino, 20-8-60 — Alle ore 10 di stamane alla presenza di alte autorità dello Stato, l'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino, il più grande ed importante aeroporto di Europa è stato ufficialmente consegnato dal Ministero dei Lavori Pubblici al Ministero della Difesa-Aeronatuica. Il Cardinale Eugenio Tisserant, giunto appositamente da Parigi ha benedetto l'aerostazione e con essa il nuovo Aeroporto Intercontinentale che verrà aperto al traffico il 5 prossimo. Successivamente il Ministro dei Lavori Pubblici on. Benigno Zaccagnini ha simbolicamente consegnato il nuovo Aeroporto Intercontinentale al Ministero della Difesa on. Andreotti.

Il Ministro Benigno Zaccagnini, nel procedere al trasferimento dell'Aeroporto all'Amministrazione dell'Aeronautica Militare ha dichiarato: «Eminenza Reverendissima, Signor Ministro della Difesa, Eccellenze, Signore e Signori. E' per me motivo di particolare soddisfazione — e ringrazio sinceramente tutti coloro che hanno voluto presenziare a questa manifestazione per l'apertura al traffico di questo grande aeroporto di Fiumicino — essere qui per consegnare questa opera al Ministro della Difesa e per lui all'Aeronautica Militare e Civile. Quest'opera ha segnato una non piccola e lieve pratica per il Ministero che mi onoro di presiedere in questo momento. I lavori sono cominciati nel 1950 ed hanno avuto un ritmo che forse non è apparso troppo celere in un primo tempo, ma che poi, per la coincidenza della scadenza delle Olimpiadi ha segnato per gli ultimi due anni dal 58 ad oggi, una notevole accelerazione di ritmo e di impegno. Non lievi problemi tecnici si sono dovuti superare, non poche difficoltà, non lievi imprevisti. La data delle Olimpiadi ha segnato — come dicevo — un incentivo a completare presto la realizzazione di quest'opera. Oggi noi abbiamo la soddisfazione, mentre siamo già in clima olimpico di vedere aperto al traffico, e di poter così offrire alla capitale Roma e all'Italia, questo grande strumento di progresso e di civiltà. Le opere hanno una loro eloquenza e credo sia sufficiente di per se stessa, non dico ad annullare le critiche che in opere di questo genere sono sempre possibili, ma certamente ad annullare delle critiche preconcette che di fronte alla realtà non possono più sussistere e non possono più manifestarsi. E' mio dovere, innanzi tutto, elogiare sinceramente l'opera del mio Ministero, e mi sia consentito, in maniera particolare, l'opera tenace e febbrile. La capacità e il dinamismo del mio predecessore. Io mi trovo, a causa delle ultime vicende politiche, nella fortunata combinazione di non aver timore nell'elogiare tutti coloro che hanno partecipato alla realizzazione di quest'opera; elogio che va dal mio predecessore, per il suo dinamismo a tutti coloro che hanno prestato la loro opera, mettendo a disposizione la propria intelligenza, capacità e tecnica; alle imprese, alle maestranze che hanno lavorato anche qui come in tante altre opere con quell'amore, quell'attaccamento al dovere, con quella capacità, intelligenza e genialità che sono così caratteristiche della nostra gente. Le opere sono veramente di notevole vastità ed importanza. Le due piste rappresentano strumenti che consentiranno a questo aeroporto di essere veramente il grande aeroporto dei voli intercontinentali. Per le sue attrezzature tecniche, che loro presenti potranno poi anche meglio esaminare ed ammirare, questo aeroporto è veramente quello che voleva essere il grande aeroporto cioè della nostra Roma, il grande aeroporto della nostra Italia. Esso consente di poter utilizzare, per la sicurezza del volo, tutti i più moderni accorgimenti. Questo

aeroporto si può veramente considerare quindi come una delle realizzazioni più importanti, tanto più in una città come Roma che per la sua posizione geografica è nodo naturale di incontri e di incroci delle più importanti linee di comunicazioni internazionale; per la sua fortunata posizione geografica è forse l'unico aeroporto e comunque uno dei pochi aeroporti delle capitali europee che possa godere di una agibilità di campo durante tutti i trecentosessantacinque giorni dell'anno, condizioni di particolare favore queste che dovevano essere giustamente utilizzate da parte del governo italiano, per la costruzione di un'opera in grado di fronteggiare degnamente il crescente sviluppo che le comunicazioni aeree stanno avendo nel nostro tempo. Essa si proietta anche verso l'avvenire per la sua grandiosità che non vuole essere grandiosità a carattere puramente estetico, ma grandiosità che tiene conto proprio di quelle che saranno le crescenti esigenze sì che Fiumicino, insieme con l'altro aeroporto di Ciampino costituiscono i grandi strumenti capaci di assicurare anche nel futuro il regolare svolgimento del traffico aereo. Nel consegnare al collega Ministro della Difesa quest'opera stupenda e meravigliosa, desidero anche sottolinearne l'aspetto umano che si ha in queste opere dove viene ampiamente impegnata la tecnica e l'intelligenza dell'uomo, per cui è doveroso sottolinearne anche il valore spirituale. Quest'opera ha un significato di pace, un significato di fraternità fra le nazioni: essa si inserisce stupendamente in quelle che sono le prospettive e le speranze di tutti i popoli. Certo in opere di questa grandiosità vi è sempre qualcosa da migliorare come le comunicazioni tra questo aeroporto e Roma. Sono per questo allo studio ampliamenti e raddoppi delle attuali vie di comunicazione che pure sono già sufficientemente assicurate. E' anche sperabile la possibilità di realizzare un raccordo rapido ferroviario fra la città di Roma e l'aerostazione. Vi sono problemi già allo studio che porteranno alla eliminazione di eventuali deficienze che ancora potessero riscontrarsi:

« Desidero esprimere un particolare ringraziamento — ha concluso il Ministro Zaccagnini — alla rappresentanza della stampa qui presente. Non chiedo ai giornalisti di avere in tono elogiativo preconcetto, nè un tono denigratorio dell'oggetto. Rivolgano ai responsabili le loro critiche che le opere comportano, ma se vi sono elogi da fare li facciano con molta tranquillità, perchè essi non riguardano la mia persona, ma tanti altri uomini, tecnici e lavoratori che hanno dedicato con passione in quest'opera tutta la propria attività.

« Eminenza, mi auguro che la benedizione che con tanta cortesia ha voluto impartire a queste opere, significhi veramente l'estensione su questo grande campo di lavoro, della sicurezza, della tranquillità e della pace e sovratutto la esaltazione di quei valori morali che in ogni opera umana, al di là della tecnica è pur sempre possibile intravedere ».

Ha risposto il Ministro della Difesa on. Giulio Andreotti, il quale ha dichiarato: « Eminenza, colleghi e signori. Oggi dovrebbe aver termine quello sfogliare di margherita per sapere se Fiumicino si apre o non si apre, quando comincia a funzionare, quando comincia a funzionare in modo ridotto o in modo pieno. Noi — lo ha detto molto bene l'amico Zaccagnini — noi non ci rammarichiamo mai quando vi sono delle critiche ingiuste che potrebbero non esserci solo se da parte di chi le promuove vi fosse un maggior senso di responsabilità ed un maggior desiderio di informazione. Ci sono tante cose nel nostro operato che possono essere giustamente criticate per cui noi sentiamo di aver un qualche diritto a chiedere un maggior senso di controllo quando si tratta di opere che non sono opere del regime; sono opere del popolo italiano al servizio dei popoli di tutti i continenti, e quando noi vediamo, come in una recentissima occasione, che, per l'errore di un pilota straniero si stava per verificare un grave incidente che fortunatamente non si è verificato, e vediamo con tutta leggerezza tutti dare una versione di responsabilità a carico delle nostre attrezzature a terra dell'altro Aeroporto di Ciampino — versione che poi, poche ore dopo, doveva essere clamorosamente smentita e gli stessi protagonisti dell'errore hanno dovuto riconoscere che nessu-

na responsabilità vi era nelle attrezzature di assistenza al volo dell'Aeroporto di Ciampino — noi ci sentiamo addolorati perchè pensiamo quanto danno una notizia lanciata inavvertitamente con leggerezza possa fare non ad un Ministero, non ad un partito o ad un governo, ma alla vita stessa dell'aeroporto, alla vita estesa economica, al prestigio che è un prestigio non retorico ma concreto che ha un suo valore oggettivo per il servizio del quale queste opere sorgono. Si dice che questo aeroporto poteva essere fatto altrove e meglio e più celermente: sono tutte cose facilissime a dirsi. Certo nessuno di noi qui presente ne è toccato, ma i tecnici che studiano il terreno, approvano i progetti: parlo di tutti coloro, dal progettista al meno qualificato degli operai che cooperano a creare attrezzature imponenti di questo genere. Certamente non si è mai perfetti, particolarmente in un settore dove come in quello dell'Aeronautica il progresso si determina di minuto in minuto. Si stabilisce la lunghezza di una pista sufficiente e ci si accorge poi che questa lunghezza non è più sufficiente per le necessità del volo venutesi a creare a causa del continuo crearsi di possibilità nuove. Dovremmo perciò anche in questo essere molto sereni perchè dobbiamo sentire l'orgoglio di essere tutti compartecipi di questo ammodernamento della vita nazionale e della vita della vita della capitale. Dobbiamo sentirci tutti interessati a difendere e a propagandare nei loro giusti limiti le doti positive di quello che è stato fatto. Gli scettici, i dubbiosi sono sempre esistiti.

« Eminenza, colgo l'occasione per ringraziarla. Ella ha lasciato la sua vita attiva in Francia, per essere qui presente e per ripartire oggi stesso. E' anche merito dell'Aeronautica se è stato reso possibile questo rapido spostamento. Voglio dire che gli scettici possono diventare anche santi. San Tommaso è diventato Santo anche per aver dubitato che gli altri Apostoli non fossero Santi.

« Se volessimo fare una distinzione sottile tra una amministrazione e l'altra noi dovremmo dire che prendiamo ora in consegna questo aeroporto e quindi da questo momento noi ne siamo i responsabili. Ma dobbiamo essere debitori all'opinione pubblica e al contribuente italiano che è sempre allo sfondo di tute queste nostre opere, di una risposta precisa, che è questa: forzando leggermente i tempi l'Aeroporto avrebbe potuto funzionare oggi in pieno, perchè invece si è preferito effettuare soltanto questa inaugurazione, così sana nella sua semplicità e l'avvio graduale del funzionamento dell'Aeroporto? Si è preferito così innanzitutto per un motivo di sicurezza. L'aeroporto è un insieme di servizi delicatissimi. Dinanzi agli impegni di collaborazione, impegni politici ed impegni organizzativi c'è un impegno che vale molto di più: la sicurezza delle vite umane che gravitano sull'aeroporto. L'avvio graduale permette la giusta carburazione. Noi abbiamo scelto questa seconda forma. Verranno effettuati in queste settimane qui tutti i voti straordinari collegati al traffico maggiore delle Olimpiadi. Questo permetterà l'avviamento di tutti i servizi con una quantità di lavoro relativamente modesta ciò consentirà proprio di individuare completamente gli eventuali difetti, e conseguentemente vincerli, fino al momento in cui l'aeroporto funzionerà a pieno regime.

« Quando accadrà questo? Sarà con l'inizio dell'orario invernale delle compagnie ai primi di novembre. Questo è anche nell'interesse delle compagnie che hanno chiesto di potersi spostare in un momento in cui è più agevole al loro funzionamento. Ma vi erano altri due motivi per non accelerare le tappe: un motivo riguarda — lo ha accennato il Ministro dei Lavori Pubblici — le comunicazioni con Roma. Si poteva veramente — dato che esistono due strade per Roma — bloccare la vecchia strada per Ostia soltanto per il servizio dell'Aeroporto. Ma che cosa avrebbe provocato una misura di questo genere, voi avete potuto constatarlo oggi dall'intenso traffico sulla strada di Ostia. Nel mese di novembre invece il traffico lì convogliato è minore. Secondo un piano opportunamente studiato dal Ministero dei Lavori Pubblici e dall'ANAS si potranno fare contemporaneamente i lavori per i raccordi senza bloccare la strada stessa. Avremo i mesi tra novembre fino alla primavera dell'anno prossimo, quan-

do riprenderà la stagione di Ostia, da utilizzare per poter approntare queste comunicazioni su strada in misura e in attrezzature sufficienti per il servizio dell'Aeroporto. Basti pensare a quanti lavoreranno nell'aeroporto, pensare soltanto al traffico di andata e ritorno di queste persone per redersi conto di che cosa significhi il collegamento urgente con la città. Di più non speriamo — e saluto nel Ragioniere Generale dello Stato il collaboratore più vivo — in tutto lo sviluppo di queste comunicazioni, tra cui il collegamento celere per via ferroviaria che è stato studiato e deve essere realizzato. E' questo un altro punto fermo della funzionalità dell'Aeroporto di Fiumicino. In più occorrerà studiare — non è una grande spesa — un collegamento celere a mezzo di elicotteri con la città. Io penso che, salvo la parte che deve rimanere per la Biblioteca Nazionale, un eliporto possa sorgere nella zona di Castro Pretorio.

L'Amministrazione aeronautica prende in gestione questo aeroporto civile probabilmente in via provvisoria; ma la preoccupazione oggettiva dell'unità dei servizi di assistenza al volo era preoccupazione sulla quale non si poteva transigere e non si è transatto. Per quanto riguarda la vita pratica dell'Aviazione Civile fino a questo momento si potrà, indipendentemente da tutte le risoluzioni di carattere generale, provvedere con la gestione ordinaria dell'aeroporto da attuare a mezzo di un consorzio delle iniziative comunali e provinciali. Mi riferisco ai voti espressi dalla provincia, dalla Camera di Commercio e da altre forze per poter gestire con caratteristiche consortili di natura privata. E' bene qui che tutti si mettano in testa che non c'è molto da guadagnare sugli aeroporti e sarà perciò anche una soddisfazione per l'Amministrazione Militare, vedere che non era qui a difendere qualche cespite di ricchezza ma ad eseguire, come sempre, un servizio di carattere comune.

« Io ringrazio a mia volta l'Amministrazione dei Lavori Pubblici per il lavoro che è stato fatto. Zaccagnini ha ricordato la attività del Ministro Togni. Molti hanno fatto della ironia e dicono che questa è una inaugurazione fittizia. Si è parlato perfino di attrezzature dell'età della pietra. Ma io devo dare atto che se probabilmente il Ministro Togni con quel suo carattere propulsore a turbina elettrica non avesse spinto, fissando una data, tutto l'insieme del complesso della creazione di questa città aeroportuale, probabilmente non saremmo qui questa mattina a segnare l'inizio della funzionalità di questo aeroporto. Io rivolgo i sensi di riconoscenza all'on. Togni e a tutta l'Amministrazione dei Lavori Pubblici. A coloro che andavano seminando zizzania tra l'Amministrazione militare e quella dei Lavori Pubblici io dico che la verità è che tra le due amministrazioni c'è stata una collaborazione notevole. Certo, quando i denari sono pochi ci possono essere diversità di opinioni sulla priorità di alcune spese, ma queste sono delle vicende del tutto particolari e sorpassate. Quello che conta è che la Amministrazione dello Stato, per la sua struttura e per la sua essenza, ha veramente eseguito bene quello che era il compito che doveva essere eseguito in questa zona.

« Noi stamane siamo soddisfatti di aver potuto constatare il punto di arrivo — sia pure un arrivo a gradini — che abbiamo potuto raggiungere. Credo che chiunque sia in buona fede e chiunque abbia l'animo sgombro da preoccupazioni pregiudiziali di carattere politico, non possa non condividere questo sentimento ».

All'Aeroporto di Fiumicino era convenuto un folto gruppo di personalità tra le quali: il Vice Presidente del Consiglio sen. Attilio Piccioni, i Sottosegretari: Spasari, Bisori, Bovetti e Troisi; il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Gen. Napoli, il Comandante della III ZAT, Gen. Fiore, il Direttore Generale dell'Aviazione Civile Italiana, Gen. Renato Abbirata e il Segretario Generale dell'Aeronatica, Gen. Porru Locci, il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito, Gen. Checchia, il Vice Comandante del Comiliter, Generale Politi, il Vice Capo della Polizia, Questore Angelo Giuliani, il Comandante Generale dell'Arma dei Carabineri, Gen. Lombardi, il Gen. Fulgenzi in rappresentanza del Gen. Palma, il Sovraintendente all'Aeroporto di Fiumicino, Gen. di Divisione Aerea Michele

Palmiotti, l'ing. Leo Pistone, Direttore Civile dell'Aeroporto con altri ufficiali della Sovraintendenza, il Gen. Alessandro Vercelloni, Capo del servizio Ispettorato delle Telecomunicazioni, il Presidente della Provincia Avv. Bruno, l'Ispettore Generale delle Dogane Prof. Calderari, il Vice Presidente dell'« Alitalia » Gen. Urbani con il Direttore Generale, Velani, il Presidente dell'Istituto Case Popolari, Avv. Scognamillo, l'Assessore Tabacchi, in rappresentanza del Sindaco, il Presidente della Corte dei Conti, Avv. Carbone con il Ragioniere Generale dello Stato, Marzano e il Col. Enrico Gargiulo in rappresentanza del Comando dell'Aeroporto di Ciampino. Da parte della dirigenza dei lavori Pubblici dell'Aeroporto di Fiumicino era presente l'Ispettore Generale Loria Fagioni con l'Ing. Capo Luigi Lancetti.

Sul lungo viale centrale che dall'ingresso porta all'aerostazione, su alti pennoni erano state innalzate le bandiere italiana, del Comune di Roma e quella olimpica, mentre altre bandiere sventolavano su altri pennoni posti di fronte alla grande aerostazione dell'Aeroporto. Un DC-8, un DC-7, e un Convair dell'« Alitalia » erano parcheggiati sul piazzale sosta velivoli di fronte al corpo centrale dell'aerostazione. Le autorità hanno passato in rassegna gli equipaggi dei quattro aerei schierati sotto l'ala destra di ciascun aereo. Successivamente il gruppo delle autorità accompagnate dai dirigenti dell'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino si sono recate nella sala delle « Briefing » (preparazione piani di volo), dove il Gen. Alessandro Vercelloni, Capo del servizio ispettorato Telecomunicazioni ha illustrato ai convenuti gli apparati di assistenza al volo e telecomunicazioni installati sull'Aeroporto di Fiumicino. Successivamente le autorità si sono recate di nuovo all'aerostazione dove ai piani superiori nei locali dei ristoranti passeggeri e visitatori era stato preparato il rinfresco per le autorità.

CAMERA DEI DEPUTATI

Riservata

Roma, 13 novembre 1960

S.E. On. Prof. Giusepe PELLA
Ministro del Bilancio
ROMA

S.E. On. Dott. Paolo Emilio TAVIANI
Ministro del Tesoro
ROMA

S.E. On. Dott. Giulio ANDREOTTI
Ministro della Difesa
ROMA

S.E. On. Prof. Benigno ZACCAGNINI
Ministro dei Lavori Pubblici
ROMA

La presente ha per oggetto la consegna al Ministero Difesa-Aeronautica dell'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino, avvenuta come ben si ricorderà il 20 agosto scorso, e il per me inspiegabile ritardo all'effettiva entrata in servizio di quell'Aeroporto, entrata in servizio che ancora sembra ben lungi dal verificarsi.

Mi vedo costretto ad una necessaria e precisa puntualizzazione, almeno per la parte da me avuta, di quanto si riferisce al predetto Aeroporto, dallo strano silenzio che circonda l'atteggiamento ufficiale e dalle interpretazioni e illazioni che ne trae una ben individuata parte della stampa a fini scandalistici.

Credo che l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, nei tre anni durante i quali ho avuto l'onore di presiderla, abbia realizzato una fatica altamente meritoria nel portare a compimento un Aeroporto di così rilevante importanza e vastità, in condizioni estremamente difficili, sia per gli errori e le trascuratezze commesse in precedenza, sia per la non felice progettazione a suo tempo fatta, sia per la mancanza di mezzi e di fondi adeguati.

Detto questo, desidero rivendicare la mia personale e diretta responsabilità su un'opera per la tempestiva realizzazione della quale non ho certo evitato sacrifici e che oggi rischia per un « misterioso » ritardo e un complesso di non troppo chiare iniziative e circostanze, di diventare argomento di speculazione e di scandalo.

Mi limito a rilevare semplicemente che alla data del 20 agosto, a quanto mi risulta, vennero rappresentate le difficoltà alle quali sarebbero andate incontro le Compagnie di navigazione aerea, ove fosse stato loro richiesto di effettuare immediatamente il trasferimento da Ciampino dei propri servizi, trovandosi esse nella fase culminante di attività per la concomitanza del periodo estivo e delle Olimpiadi.

Accolte queste ragioni, era, però, da presumere che a tale trasferimento si sarebbe provveduto al più tardi, e comunque, come ufficialmente annunziato, entro il mese di ottobre.

Senonchè, ad oggi, il Ministero Difesa-Aeronautica non ha ancora predisposto i minimi servizi da esso dipendenti, nè tanto meno quella più organica e completa organizzazione che il Ministro dei Lavori Pubblici ebbe a richiedere e sollecitare fin dai primi mesi del 1959 e in ripetute successive lettere ed in numerose riunioni, perchè condizione indispensabile per la messa in attività di un organismo così complesso, come l'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino, è quella di avere una organizzazione amministrativa e tecnica completa ed adeguata che possa esercirlo, mantenendone e garantendone la regolarità funzionale sotto ogni profilo.

Ancora ad oggi la Compagnia « Alitalia », cui spetta quale Compagnia nazionale l'onere dell'esercizio di alcuni servizi generali, non ha dato inizio al trasferimento da Ciampino delle sue attività, nè ha portato a termine gli impianti di sua competenza nella zona tecnica aeroportuale, tanto ripetutamente sollecitati — a suo tempo — dal Ministro dei Lavori Pubblici.

L'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino, come potrà affermare qualsiasi tecnico

in buona fede, era agibile il 20 Agosto scorso, salvo naturalmente quegli ulteriori, progressivi perfezionamenti ed ampliamenti che sono caratteristici di ogni impianto del genere. Basti dire che lo stesso Aeroporto di Ciampino, in esercizio da alcuni decenni, ha ancora di recente avuto bisogno di alcuni adattamenti e lavori conseguenti allo sviluppo aeronautico e ad una migliore e maggiore rispondenza alle esigenze del turismo.

Nè si può seriamente parlare di difficoltà di traffico per il non ancora eseguito raddoppio dell'autostrada (non previsto affatto a suo tempo) perchè la strada attuale largamente risponde alle necessità dell'Aeroporto, sopratutto in questo periodo autunnale ed invernale e d'altra parte basti pensare al transito nella Via Appia, che immette a Ciampino per rendersi conto della infondatezza di questa obiezione.

D'altro canto, preme far presente che oltre ad aver riscosso in sede di consegna il plauso dei competenti, l'Aeroporto disimpegna da tempo l'allenamento dei piloti di quadrireattori e durante le Olimpiadi ha assicurato tanto i voli « charter » quanto quelli per il trasporto degli atleti da vari Paesi compresi quelli dell'Est europeo e russi, con un ritmo di 26 voli giornalieri di quadrireattori.

Da segnalare infine che, data l'insufficiente lunghezza delle piste di Ciampino in rapporto alle esigenze d'involo a pieno carico dei moderni aviogetti, la Compagnia B.O.A. trovasi attualmente costretta, per i suoi voli plurisettimanali, a fare scalo a Fiumicino per effettuare il pieno del carburante, dopo di aver fatto il carico dei passeggeri a Ciampino e quindi con evidente spreco di tempo e di spesa, e con l'aggravio dei relativi maggiori pericoli connessi alle operazioni di atterraggio e d'involo.

Le decisioni del caso, ovviamente, fanno capo alle amministrazioni competenti e non si sa come mai, nel frattempo, esse consentano l'effettuazione di « interessanti » partite di calcio sulle piste e, peggio, consentano che il fotografico ricordo di esse venga largamente diffuso nella stampa nazionale.

E' desiderabile, però, che in omaggio alla verità e alle singole personali responsabilità sia chiarito definitivamente il perchè del ritardo in oggetto o, meglio ancora, di questa « ritrosia » a mettere in esercizio un aeroporto di tale importanza, facendo salve, in ogni caso, senza equivoci nè mezzi termini, le responsabilità di chi ha ritenuto di fare integralmente il proprio pesante dovere.

In attesa, distinti saluti.

F.to: GIUSEPPE TOGNI

IL MINISTRO DEL BILANCIO
45382

Roma, 23 Novembre 1960

Caro Togni,

con lettera in data 13 novembre u.s., hai richiamato la mia attenzione e quella di alcuni Colleghi dell'attuale Governo, sulla situazione dell'Aeroporto Internazionale di Fiumicino.

Nel ricordare l'opera svolta dal Ministero dei Lavori Pubblici per portare a compimento in modo sollecito tale Aeroporto, e la consegna fattane il 20 agosto 1960 all'Amministrazione dell'Aeronautica Militare, hai lamentato il perdurante ritardo nel mettere in esercizio l'Aeroporto medesimo.

In merito a quanto hai rappresentato con la cennata lettera, il Dicastero da me diretto non ha sufficienti elementi di giudizio per individuare le cause che ancora ostano alla messa in esercizio del ripetuto Aeroporto.

Ritengo, tuttavia, che converrai con me nel riconoscere il notevole sforzo fatto dallo Stato per il finanziamento dell'opera in parola, per la quale, inizialmente, era stata prevista una spesa molto inferiore a quella che a più riprese è stato poi necessario autorizzare.

Ricambio i migliori saluti.

F.to: PELLA

A S.E.
l'On. Dr. Giuseppe TOGNI
Camera dei Deputati
ROMA

The Times - 2 Dicembre 1960

IL PIU' MODERNO AEROPORTO EUROPEO STA PER ESSERE ULTIMATO

Gli italiani non ammettono ritardi in materia di costruzioni.

Nel corso di questa settimana dovrebbe essere annunciata la data in cui l'aeroporto di Fiumicino — che, come è noto, è costato 18 milioni di sterline — verrà aperto al traffico. Questo giorno è stato così atteso e così di frequente rinviato che il nome di « Leonardo da Vinci » dato al nuovo Aeroporto cominciava a sembrare particolarmente appropriato per l'unica ragione che questo genio di costruzioni aereonautiche non era mai riuscito a fare innalzare dal suolo nessun apparecchio aereo.

Secondo i progetti, l'aeroporto avrebbe dovuto essere pronto per le Olimpiadi. Dei successivi ritardi hanno approfittato gli oppositori del Governo che hanno avuto buon giuoco nell'esprimere la loro disapprovazione. D'altra parte l'atteggiamento del Governo — che si rifiutava di fornire una spiegazione plausibile — ha contribuito a creare una certa atmosfera di sospetto. Inoltre, circa una settimana fa, il Ministero della Difesa, che risponde dell'aviazione civile, si è trincerato dietro le sue posizioni — d'altronde assai mal preparate — al punto di pretendere di non poter rendere nota pubblicamente la lunghezza delle piste di atterraggio.

Ma a parte tutto ciò, a parte il segreto mantenuto dal Governo e le esagerazioni dell'opposizione, bisogna riconoscere che quello di Fiumicino è un bell'Aeroporto. Sono state previste tutte le misure necessarie per assicurare un trasporto passeggeri perfettamente efficiente e l'attrezzatura tecnica è delle più moderne.

Preventivi troppo bassi

Il Comitato che rappresenta tutte le compagnie straniere che operano a Roma, ha mostrato chiaramente di non voler lasciare Ciampino finchè non fosse stato sicuro che tutto era in ordine. E la compagnia italiana, l'« Alitalia », si è rivelata la meno propensa di tutte a trasferirsi innanzi tempo. Il Comitato si è di nuovo riunito per esaminare la data del 15 dicembre proposta di recente, ma quasi certamente la giudicherà troppo prossima e accetterà invece di fare il trasferimento verso i primi del prossimo anno.

Da quello che si è potuto appurare indiettamente, le difficoltà del Governo erano dovute a motivi che non sono nè scandalosi nè disonoranti, ed è certo che dichiarazioni chiare ed esplicite diramate in proposito avrebbero evitato una quantità di controversie. Evidentemente si è sbagliato nel calcolare il tempo necessario per portare a termine l'impresa e, d'altro canto, i preventivi sono stati troppo bassi. Errori questi in cui ogni Governo può incorrere.

Come se non bastasse, i fondi sono stati esauriti rapidamente fin dall'inizio dell'anno, quando il lungo periodo di crisi governative bloccava la possibilità di ottenere ulteriori sussidi, col risultato che gli imprenditori hanno ritirato la loro mano d'opera. Ma anche se tutto fosse andato liscio, è poco probabile che la data di apertura al traffico durante l'estate avrebbe potuto essere rispettata.

Su un antico porto

Non vi è aeroporto al mondo situato in un luogo più interessante ed avvincente. La costruzione si erge nello stesso punto in cui l'imperatore Claudio costruì un porto — che da lui prese il nome — presso le foci del Tevere. Ed i moventi sono stati gli stessi, sia allora che oggi: facilitare il traffico sempre crescente da e verso Roma. Nel corso dei lavori è stato portato alla luce il molo del porto, nonchè cinque navi romane in ottime condizioni, che saranno esposte ai passeggeri. L'antico porto fu sepolto dalla sabbia trasportata dal Tevere e questa è la ragione per cui l'aeroporto ha potuto essere costruito su di esso.

La sabbia non è certo la base ideale per innalzare delle installazioni pesanti e ciò ha portato dei ritardi nel compimento dell'opera. Le piste di atterraggio sono state gettate su una specie di impalcatura in legno e a causa della grande quantità di acqua che scorre sotto la sabbia, è stato necessario progettare tutto un sistema di pompe per evitare che il campo fosse invaso dalle acque.

L'edificio principale della stazione termini si distingue per la originalità della sua architettura che fa pensare un po' a quella della famosa stazione ferroviaria di Roma. A giudicare però dalla quantità di vetri impiegati, c'è da ritenere che l'utilizzazione dei locali dipenderà dall'efficienza degli impianti di riscaldamento e di aria condizionata. L'edificio è a tre piani: nel primo sono situati gli impianti di riscaldamento centrale, le cucine e i locali per i bagagli; il secondo è occupato dai vari servizi passeggeri mentre al terzo si trovano gli uffici delle compagnie aeree, i ristoranti e le terrazze.

Lontano dalle colline.

L'aeroporto è situato in una zona assolutamente piana e, al contrario di Ciampino, ben lontano dalle colline che circondano la città. E' improbabile che i venti diano particolarmente fastidio ma, in ogni modo, le due piste principali sono state costruite ad angolo retto l'una verso l'altra. La prima è lunga km. 3,9 la seconda km. 2,6 e tutte e due sono lunghe 60 metri più un margine di sicurezza di 15 metri.

Uno degli inconvenienti di Ciampino era la pista di atterraggio troppo corta per i moderni aerei; a Fiumicino potranno invece atterrare i più grandi jets. Secondo il parere di alcuni esperti, sarebbe stato meglio costruire le due piste parallele in modo da usarle contemporaneamente, ma il luogo non era adatto a questo sistema. D'altra parte altri affermano che il traffico non verrà minimamente rallentato se una pista è usata per la partenza e l'altra per l'arrivo degli aerei. Per quel che riguarda l'attrezzatura radar, alcuni impianti sono stati già ordinati alla « Marconi » in Gran Bretagna, al costo approssimativo di 170.000 sterline.

Vi sarà anche una nursery

Ma un altro problema deve essere risolto: quello di rapide comunicazioni fra l'aereoporto e la città. Diversi progetti sono stati già presentati e uno dei migliori sembra quello di collegare Fiumicino a Roma con una rapida linea di treni elettrici o a diesel. Il Ministro della Difesa, On. Andreotti, ha anche accennato alla eventualità di istituire un servizio di elicotteri per il trasporto dei passeggeri.

E scopriremo che il più moderno areoporto di Europa avrà le attrezzature più insospettate: una nursery, per esempio. Vi sarà pure una chiesa cattolica con il suo sacerdote che si terrà a disposizione dei passeggeri e dello staff. E i passeggeri avranno inoltre il piacere di ammirare le rovine dell'antico porto, l'elegante linea dei cipressi, gli scavi di Ostia Antica e, oltrepassato il primo ponte dopo l'Aereoporto, potranno godersi la vista dei colli Albani susseguirsi al di là del placido fluire del Tevere.

RISPOSTA A DOMANDA: B)

RISPOSTA A DOMANDA

Il 17 gennaio 1960, l'Agenzia Giornalistica « Italia », diffonde come « notizie non diramate » la nota n. 78 dal titolo « L'assalto a Fiumicino ».

La stampa che, come abbiamo veduto, era giustificata dal perdurante strano silenzio, riprende e diffonde la nota stessa. Le notizie di detta nota, come si rileva dalla terza successiva nota del 2 febbraio 1961, erano state ad essa fornite da « elementi qualificati della Direzione dell'Aeroporto di Ciampino e da altri, nonchè da ambienti dell'Aviazione Civile ».

Chiamato il Direttore dell'Agenzia, confuto la nota stessa e lo invito a meglio accertare la verità.

In data 21 dicembre 1960, l'Agenzia « Italia », diffonde la nota n. 87, dopo aver premesso di aver svolto una più ampia e approfondita inchiesta « non soltanto tra i critici e i detrattori » ma anche tra « coloro che avendo avuto diretta o indiretta responsabilità nella esecuzione dell'opera, potevano contribuire con la loro testimonianza alla ricerca della verità ».

Il Redattore di questa seconda nota della Agenzia « Italia » dichiarandosi del tutto convinto di quello che scrive, anche per testimonianze raccolte in circoli responsabili e così concludendo: « questo, caro Direttore, è quanto ho potuto accertare, quanto mi è stato detto e quanto ho ritenuto di poter fare mio, convinto che si tratta di assoluta verità », rettifica integralmente la nota precedente n. 78 ed espone la situazione con notevole, serena obiettività.

Nel frattempo, e più esattamente il 20 dicembre 1960, compare su il quotidiano « Avvenire d'Italia », a firma di Gustavo Selva, Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero dei Lavori Pubblici, un articolo di denigrazione e di aspra critica sotto il titolo « 31 miliardi spesi per nulla a Fiumicino? — A cinque mesi dal volo inaugurale è inattivo l'aeroporto nato di venerdì ».

Non manco di fare sdegnato riferimento all'articolo stesso nella runione del 21 dicembre 1960, tenuta presso il Presidente del Consiglio On. Fanfani, ed il Ministro Zaccagnini, presente, rimane costernato di quanto accaduto.

Il giorno successivo, 22 dicembre 1960, ritengo, però, doveroso scrivere al Ministro Zaccagnini la lettera allegata.

Debbo dare atto all'On. Zaccagnini della sua comprensione e della sua lealtà che portarono alla pubblicazione, da parte del Dr. Gustavo Selva, di un articolo di ritrattazione sullo stesso « Avvenire d'Italia » in data 12 gennaio 1961 dal titolo « Pronto a entrare in funzione l'aeroporto più discusso del secolo. Da Fiumicino prendono il via gli aerei e non solo le polemiche ».

Successivamente sorge la polemica pubblica circa la posizione e l'iniziativa del Selva, la cui eco giunge in Parlamento e più precisamente al Senato. L'Agenzia «Italia», su malaccorta richiesta dello stesso Dr. Selva, pubblica in data 2 febbraio 1961 la nota n. 10 dalla quale si rileva (pag. 4) come lo stesso Selva fosse preventivamente a conoscenza del lancio della prima nota scandalistica del 17 novembre 1960 e come, in definitiva, avesse dato benestare.

Anno III - n. 78 Roma, 17 nov. 1960

AGENZIA GIORNALISTICA « ITALIA »

NOTIZIE NON DIRAMATE

. L'assalto a Fiumicino »

Roma, 7-11 - Agenzia « Italia » — Un redattore dell'Agenzia « Italia » ha compiuto una inchiesta sul problema dell'aeroporto di Fiumicino. Al termine del suo lavoro il redattore in parola ha consegnato alla Direzione dell'Agenzia la seguente memoria:

« Caro Direttore,

le ricorrenti voci e le notizie sull'Aeroporto di Fiumicino, delle quali si è fatta eco la stampa, mi hanno indotto a svolgere una inchiesta che ha avuto quale obiettivo l'accertamento della reale situazione tecnica ed organizzativa dell'aeroporto ai fini dell'agibilità e della funzionalità. L'inchiesta non mi ha consentito di acclarare la consistenza o meno di tutti i « si dice » circa le responsabilità di varia natura, non esclusa quella morale, sulla realizzazione dell'opera; a tale fine occorrerebbero mezzi che un giornalista non possiede. Mi sembra però di aver accertato quanto basti per chiedere al governo di intervenire per fare luce completa.

Ho interrogato varie persone responsabili, dirigenti di compagnie aeree straniere, funzionari, esperti di navigazione aerea e di aeroporti, tecnici ed osservatori dell'ambiente della aviazione civile e operatori economici interessati ai traffici aerei. I colloqui non sono stati facili e ho dovuto vincere non poche esitazioni, resistenze e riserve. Le ammissioni sono però tali da indurmi a suggerire di sacrificare l'interesse giornalistico per segnalarle soltanto in via riservata.

Premessa

Ho diviso i miei appunti per ordine di argomenti. Fra questi mi limito ad accennare appena a quello, ben noto, che si riferisce al vizio di origine dell'Aeroporto di Fiumicino per il quale, dieci anni or sono, fu scelta una zona che tecnici dell'Aviazione ed esperti avevano giudicato assolutamente inadatta.

Sta il fatto che i rilievi e le obiezioni, allora avanzate, hanno avuto precisa conferma e che molti dei tantissimi miliardi spesi sono stati ingoiati, e non sembra con successo, in costose opere di bonifica e di prosciugamento del terreno. Il comprensorio, come è noto, faceva parte di una vastissima zona di palude piena di acquitrini, incolta ed abbandonata, di proprietà del Principe Torlonia. Il primo accertamento da fare è quindi proprio questo: perchè si riprese e concluse una trattativa iniziata ai tempi del fascismo a tutto beneficio della nota famiglia romana.

A questo vizio di origine si sono aggiunti i gravi errori tecnici, organizzativi e di altro ordine tra i quali, fondamentali, appaiono i seguenti:

1) l'abbandono, avvenuto nel 1956, del progetto del Col. ing. Amici, del Demanio Aeronautico, progetto ideato e redatto da un tecnico della materia sulla scorta di esperienze via via maturate e in stretta collaborazione con i quadri dirigenti dell'Aeroporto di Ciampino e con i tecnici delle Compagnie aeree ai quali erano stati chiesti suggerimenti, indicazioni delle necessità, programmi per il futuro, segnalazioni di particolari esigenze nel quadro generale del traffico aereo.

2) Abbandonato il progetto Amici — e non se ne è mai saputa la vera ragione — il Ministero dei LL.PP. si assunse l'intera responsabilità dell'opera, avviando la costruzione sulla base di un progetto dovuto ad un gruppo di architetti e ingegneri civili estranei ad ogni esperienza aeronautica che, per la prima volta, affrontavano un lavoro del genere.

3) Il nuovo progetto, ispirato ad una anacronistica concezione « imperiale », ha rivelato nella incredibile carenza di servizi e impianti fondamentali — che più avanti elen-

co — la improvvisazione dei suoi autori e la faciloneria con cui gli organi tecnici del Ministero dei LL.PP. si sono assunti la responsabilità della realizzazione del progetto.

4) Nel corso della attuazione del progetto i continui mutamenti, i rifacimenti, le improvvise aggiunte di interi complessi edilizi non previsti e non preventivati, hanno da un lato aumentato la spesa e dell'altro determito il caos tecnico ed amministrativo che ha facilitato gli sperperi e le speculazioni di cui tanto si parla. Uno dei miei interlocutori, e scusate il riserbo sul nome, ha detto testualmente: « Non hanno rubato soltanto i grossi, ma i piccoli sull'esempio dei grossi. Non un lavoro, per minuto che fosse, è stato eseguito secondo il progetto iniziale. Le imprese hanno fatto e rifatto chiedendo revisioni di appalti e lucrando somme ingenti. Tra le imprese edilizie la fine dei lavori sin qui eseguiti è stata accolta come una giornata di lutto ».

5) Responsabile principale dell'andamento dei lavori è stato — sino a pochi mesi or sono — l'ing. Rinaldi del Ministero dei LL.PP. la cui specializzazione professionale è circoscritta alle acque. Forse fu scelto lui perchè Fiumicino era soggetto ad allagamenti. Il Rinaldi ha sempre avuto pieni poteri di decisione, la sua direzione è stata definita « dittatoriale » e, in base alle norme che disciplinano un compito del genere ed alle responsabilità di controllo che ne conseguono, assolutamente illegale. (Un dirigente del settore mi ha tra l'altro detto che è anzitutto indispensabile « rientrare nella legalità »).

6) È convinzione generale, negli ambienti dell'Aviazione Civile Internazionale (le vicende dell'Aeroporto sono largamente e severamente commentate all'Estero) che il sistema degli appalti diretti, di assegnazioni di lavori senza preventivi e capitolati di appalto, delle maggiorazioni arbitrarie, abbia raggiunto a Fiumicino proporzioni impensate.

7) E' anche opinione assai diffusa — convalidata da denuncie di fatti precisi che una Commissione di inchiesta dovrebbe poter valutare e documentare — che una serie di società fittizie ha consentito a poche persone di monopolizzare i rifornimenti dei materiali, la esecuzione delle opere, l'appalto dei servizi. I rapporti tra questi affaristi (il nome del Comm. Manfredi è maggiormente citato dalle persone da me interrogate) e gli ambienti del Ministero dei lavori pubblici sono sempre apparsi, così si dice, assai amichevoli.

8) L'Aviazione Civile ha dal canto suo continuato ad avallare passivamente gli errori che si sono andati mano a mano accumulando e non ha mai accertato il fondamento delle proteste, delle indicazioni, dei suggerimenti che, in sede di riunioni tecniche o direttamente per iscritto, la Direzione dell'Aeroporto di Ciampino non ha mai trascurato di fare.

Costo dell'opera

Sino a questo momento per il nuovo aeroporto sono stati spesi oltre 30 miliardi. Altri dieci miliardi sono stati ora chiesti al Tesoro per proseguire il completamento dell'opera. Gli esperti sostengono — ed il loro parere è condiviso sia al Ministero dei LL. PP. come all'Aviazione Civile — che i dieci miliardi sono assolutamente insufficienti. Per la sistemazione dell'Aeroporto, il completamento delle opere e delle installazioni mancanti, il rifacimento di altre, l'adeguamento di quelle parti del complesso che per errori di impostazione risultano superate o non funzionali, occorrono altri 30 miliardi.

Ciò significa che l'Aeroporto di Fiumicino — calcolando i costi dell'esproprio ed altre spese generali che sono state inserite nei vari bilanci dei LL.PP. — rappresenterà per lo Stato un onere non lontano dai 10 miliardi.

I difetti dell'Aeroporto

1) Il progetto realizzato viene unanimemente giudicato, in rapporto alla tecnica moderna ed alle esigenze del traffico degli aviogetti, per notevole parte già superato;

2) L'aeroporto si trova sullo stesso asse — ad appena 18 Km. di distanza — dall'Aeroporto militare NATO di Pratica di Mare. E' evidente che la coesistenza dei due complessi è impossibile. Lo Stato italiano dovrà quin-

di assumersi l'onere del trasferimento dell'Aeroporto militare.

3) I progettisti hanno trascurato di prevedere i collegamenti diretti con Roma, tanto è vero che la strada soltanto ora è entrata nella sua fase esecutiva con l'approvazione dell'appalto. A ciò si aggiunga che il Piano Regolatore dell'Aeroporto e della zona limitrofa, sulla base del quale si sarebbe dovuto procedere alla realizzazione dell'opera, è stato preparato solo otto mesi or sono.

4) I locali per gli uffici e per i servizi delle Compagnie aeree, che sono i clienti naturali dell'aerostazione (le Compagnie aeree straniere pagano a Ciampino per servizi, fitti, ecc. una somma complessiva di oltre 1 miliardo e mezzo l'anno) non erano stati previsti nel progetto. I locali necessari sono stati ricavati, a costruzione ultimata, con sovrastrutture creando un mezzanino sotto il tetto. Da rilevare che il tetto dell'Aerostazione fu costruito in metallo e vetro e che nei box adibiti agli uffici l'estate scorsa la temperatura è salita normalmente a 39 gradi. Pare non sia possibile, e non ho accertata la ragione, la istallazione di impianti per aria condizionata.

All'interno dell'Aerostazione — costata 6 miliardi — piove. Il tetto, in piastre metalliche e vetro, ha infatti ceduto in più parti. I progettisti non hanno saputo calcolare esattamente i dati di dilatazione ed il vetro si è infranto lungo i giunti. Nel corso di un vasto e costoso lavoro di rifacimento il vetro è stato sostituito con il plexiglas.

5) Delle due piste, la seconda è stata dichiarata inefficiente a causa dei cedimenti verificatisi su circa un terzo della sua lunghezza; alla prima si è dovuto rifare per ben tre volte l'intero manto con una spesa di oltre un miliardo. Progettisti e costruttori, oltre che i tecnici dei LL.PP., sostengono che le piste devono subire un loro processo di assestamento; purtroppo però tale processo si è già ripetuto per varie volte e non accenna a finire. La Via Olimpica, in alcuni tratti su terreno di riporto, appare assai più solida, in rapporto alle funzioni.

6) La torre di controllo, del costo di un miliardo, è completamente sbagliata nella sua impostazione tecnica e non può funzionare. E' in corso di costruzione, infatti, una torre provvisoria.

7) Il progetto non ha ancora previsto i locali per l'assistenza tecnica ad uso delle varie Compagnie. E' stato costruito un solo hangar assegnato, però, all'« Alitalia ». Le altre Compagnie si sono dovute consorziare e provvedere direttamente alla costruzione dei locali necessari. Sottolineo che dal primo di giugno esse già pagano alla ditta costruttrice dell'edificio, e appaltatrice del servizio (ditta imposta dalla Direzione dei lavori) il fitto per i locali senza ancora sapere quando potranno occuparli e servirsene!

8) Le cisterne per i carburanti necessari al rifornimento aereo hanno una capacità limitata a 48 ore (a Ciampino si possono affrontare dieci giornate di rifornimento). In più non è stato ancora risolto il problema del trasporto del carburante che non è di facile soluzione in rapporto anche alle note limitazioni al traffico delle autocisterne nei giorni festivi.

9) Si sono dovuti demolire e ricostruire i portali di accesso perchè, malgrado le precise indicazioni della direzione tecnica dell'Aeroporto di Ciampino, erano stati tenuti tanto bassi da non consentire il transito dei trasporti.

10) I progettisti non hanno previsto che gli arrivi e le partenze dei viaggiatori debbono poter avvenire attraverso spazi e locali separati magari a piani sovrapposti come avviene in molti aeroporti moderni. Assai criticate sono, da parte dei tecnici delle Compagnie aeree, le passerelle di accesso a sistema rampante: sono giudicate non funzionali, pregiudizievoli del regolare flusso e riflusso dei passeggeri nonchè disagevoli per le persone anziane o sofferenti.

I metodi che hanno e continuano ad avere vigore nell'ambito dell'Aeroporto di Ciampino sono caratterizzati da decisioni inconcepibili per ogni sana ed onesta amministrazione:

a) le Compagnie aeree sono state invitate a dotare i loro servizi di un tipo unico di bilancia (del costo di 600.000 lire l'una) alla cui fornitura è stata autorizzata una sola dittà;

b) sono stati già dati in appalto numerosi servizi, mentre non sono ancora realizzate le relative istallazioni e non sono noti gli elementi necessari a determinare i vari capitolati d'appalto;

c) le Compagnie non sono ancora riuscite a conoscere i costi dei vari servizi del nuovo Aeroporto, malgrado le ripetute richieste.

Il malcontento, le incertezze e le riserve delle Compagnie straniere nei confronti dell'Aeroporto di Fiumicino sono assai diffusi e preoccupanti. Esse lamentano, tra l'altro, che da parte italiana non sono mai state tenute presenti le loro ovvie esigenze invece vengono continuamente impartite disposizioni, rivolti inviti, diramati ordinamenti contrastanti tra loro e troppo spesso smentiti dai fatti. Questo stato di cose ha determinato nei dirigenti delle sedi centrali delle grandi Compagnie aeree, a Londra, Parigi, Stoccolma, ecc. una non nascosta diffidenza verso il nuovo Aeroporto ed un senso di sfiducia nei suoi dirigenti.

Il consorzio

Tra le voci correnti segnalo quella, data per sicura, della sostituzione di un Consorzio di gestione dell'Aeroporto. L'iniziativa avrebbe tra i suoi patrocinatori autorevoli personalità politiche i cui nomi affiorano in tutte le voci e i « si dice » che si riferiscono all'aeroporto. Il Consorzio è stato a suo tempo giudicato « immorale » dal Segretario Generale del Ministero Difesa-Aeronautica, gen. Porro, il quale vi si era sempre opposto. Si tratta infatti di gestire un organismo costruito interamente con i denari dello Stato per incamerarne tutti i proventi, lasciando al pubblico erario l'onere del disavanzo.

A quanto si dice il generale Porro — e sarebbe interessante conoscerne le vere ragioni — ha ora modificato il suo giudizio. Non mi sembra di poter dar credito a quanto riferiscono i suoi critici e cioè che dal 1° gennaio prossimo, data del suo collocamento a riposo per limiti di età, egli assumerebbe la carica di Presidente del Consorzio con un compenso di lire 600 mila mensili. Si dice ancora che al giovane figlio del Capo di S.M. gen. Macchi sia stato assicurato un posto a 300 mila lire il mese ed anche questa, probabilmente, è una falsità. Ma la moglie di Cesare non deve essere sospettata ed è grave che a queste dicerie non si opponga una decisa smentita.

L'Aeroporto di Ciampino

Mentre, da una parte, per le ragioni che i fatti segnalati chiaramente spiegano, non è ancora possibile prevedere quando l'Aeroporto di Fiumicino potrà entrare in funzione; dall'altra Ciampino è giunto al limite dell'usura e dello sfruttamento cui necessariamente è stato soggetto.

Negli ambienti aviatori internazionali si riconosce che Ciampino ha superato ogni più rosea previsione in fatto di funzionalità e di adattamento alle esigenze anche le più delicate e onerose, quali quelle derivanti dalla entrata in servizio dei « jets ». Il vecchio aeroporto — malgrado autorevoli pareri e decisioni contrarie — ha affrontato la nuova fase dei traffici aerei e ha anche brillantemente superata la prova olimpica con soddisfazione generale.

Ora però è in condizioni di serio logorio, le piste debbono venire riparate e curate quotidianamente e non è lontano il giorno in cui Ciampino non potrà più assolvere alla sua funzione.

La situazione è poi resa più precaria dalla decisione della Direzione Generale della Aviazione civile di tagliare in maniera drastica i mezzi necessari alla manutenzione. E' chiara la intenzione di esercitare in tal modo una indiretta pressione per il trasferimento a Fiumicino del traffico aereo; ma se Fiumicino non è pronto, l'atteggiamento degli organi responsabili rischia di compromettere seriamente la posizione che Roma si è conquistata nel complesso dei traffici aerei mondiali.

L'Alitalia.

Nel corso dell'inchiesta, più volte i miei interlocutori hanno avuto occasione di citare l'« Alitalia ».

Per taluni l'Alitalia non è senza responsabilità, sia pure indirette. Le sue interferenze, la sua posizione di Compagnia previlegiata, il pensiero dei suoi dirigenti — non sempre si tratta di tecnici nel senso aviatorio — hanno avuto un certo peso ed una sicura influenza sugli organi responsabili.

Ad esempio, se il progetto non aveva previsti gli uffici per le Compagnie estere, non aveva però dimenticato i locali per l'Alitalia, l'unico hangar costruito a Fiumicino è stato assegnato — come si è detto — alla Compagnia nazionale, ecc.

Altri sostengono che la politica per una Compagnia di bandiera ostacola la necessità che il nostro Paesce ha di aprire i suoi porti ed i suoi aeroporti al grande traffico internazionale.

La grande Compagnia di bandiera in un Paese che non ha una sua industria aeronautica e che deve importare velivoli, apparecchiature e installazioni, diventa costosa. Assolutamente dannoso, poi, il sistema protezionistico per cui l'« Alitalia » opera a condizioni di netto vantaggio e di previlegio nei confronti delle Compagnie estere.

Se esigenze di carattere politico e di prestigio — ben comprensibili e giustificate — impongono allo Stato il mantenimento della Compagnia di bandiera, è lo Stato che attraverso l'IRI, deve assumersi l'onere passivo dell'Azienda; non è certo buona politica gravare sulle Compagnie straniere favorendo ai loro danni l'« Alitalia ».

Queste le opinioni da molti condivise, anche fra i tecnici e gli esperti italiani.

L'Aeroporto di Tunisi

Concludo le mie segnalazioni accennando ad una voce che circola negli ambienti interessati italiani e stranieri. Secondo tale voce nella iniziativa per la costruzione del nuovo grande Aeroporto di Tunisi — che costituirà una pericolosa concorrenza per l'Aeroporto di Roma — figurano anche personalità italiane e più precisamente talune di quelle personalità sulle quali gravano le maggiori responsabilità della gestione e costruzione dell'Aeroporto di Fiumicino.

Conclusione

Negli ambienti da me interpellati è opinione generale che per sanare la situazione si renda necessaria ed urgente la nomina di un Commissario alle dirette dipendenze del Presidente del Consiglio. Solo quando la azione del Commissario avrà chiarito la situazione e riportato l'intero complesso tecnico ed organizzativo nell'ambito della legalità, si potrà procedere ad una Direzione ed Amministrazione dell'aeroporto in base alle norme di legge.

Le persone dell'On.le Fanfani e del Ministro dei LL. PP., On.le Zaccagnini, offrono le maggiori garanzie. Si teme però che la catena degli interessi creati e delle vaste complicità riescano a dimostrare che tutto va nel migliore dei modi, il che non è anche se per evidenti ragioni è possibile che, parlando con me, tecnici, esperti, funzionari si siano lasciati andare a supposizioni e critiche in parte eccessive e, in qualche caso, infondate.

Lascio a Lei il compito di valutare il materiale raccolto e di decidere sul suo utilizzo. C'è materia per un servizio giornalistico, ma — ripeto — sopratutto materia per una seria inchiesta governativa perchè chi ha sbagliato paghi e se marcio vi fosse realmente, chi ha rubato o si accinge a rubare sia inesorabilmente colpito ».

Anno III - n. 87 Roma 21 dicembre 1960

AGENZIA GIORNALISTICA « ITALIA »

NOTIZIE NON DIRAMATE

Ancora su Fiumicino

ROMA, 21 - Agenzia « Italia » — Nel numero 78, anno III, del 17 novembre, il presente bollettino dell'Agenzia « Italia » ha pubblicato un servizio confidenziale e riservato sullo stato dei lavori dell'aeroporto di Fiumicino.

Si trattava, per larga parte, di voci e di indiscrezioni che meritavano — come si avvertiva — una più ampia ed approfondita inchiesta da condurre non soltanto tra i critici ed i detrattori, ma anche tra coloro che, avendo avuto diretta o indiretta responsabilità nell'esecuzione dell'opera, potevano contribuire, con la loro testimonianza, alla ricerca della verità.

Pubblichiamo ora un ulteriore servizio, dovuto alla penna di un redattore dell'Agenzia « Italia », del tutto convinto di quello che scrive. Le testimonianze sono state raccolte in circoli responsabili, che hanno vissuto l'ultima fase dei lavori sin qui eseguiti a Fiumicino, da quando cioè il Ministero dei Lavori Pubblici, sotto la direzione dell'On.le Togni, presa visione della drammatica situazione, si assunse la responsabilità per la costruzione del nuovo aeroporto.

« Caro Direttore,

l'Aeroporto Intercontinentale di Roma-Fiumicino costituirebbe già per l'Italia non solo un patrimonio attivo, tecnicamente e commercialmente adeguato nel quadro del grande sviluppo cui è destinata l'aviazione civile mondiale, ma anche una decisiva e confortante prova di capacità realizzatrice per il nostro Paese, se di fatto, come a suo tempo previsto e come sarebbe stato e sarebbe ancora pienamente possibile, fosse entrato in funzione con il trasferimento tempestivo ed integrale dei servizi dallo scalo ormai superato e logoro di Ciampino. E' questo il meditato giudizio che ho tratto a conclusione dell'inchiesta che Lei mi ha affidato e che ho condotto cercando di illuminare l'altra faccia del problema da noi trattato tempo addietro, occupandoci del nuovo aeroporto e di quanto su di esso si va dicendo.

Purtroppo il ritardo, da non attribuirsi certo a deficienze strutturali del nuovo impianto aeroportuale che ha invece già ampiamente dimostrato — prima, durante e dopo le Olimpiadi — di poter essere utilizzato anche dai più moderni e potenti aerei Jet di linea, ha accreditato una diffusa campagna di denigrazione e di critica giunta persino a definire l'opera « vecchia ancor prima di nascere ».

E' di questa estate infatti il lancio di una campagna contro l'aeroporto di Fiumicino alimentata, oltre che dalla mancata entrata in esercizio, anche da voci interessate sia a rimandare la fine commerciale dell'Aeroporto di Ciampino, sia a non assumere responsabilità precise non disponendo (o non sapendo disporre) di una adeguata preparazione tecnica e di una organizzazione nei reparti di impiego, sia infine a screditare un impianto portato a conclusione negli ultimi due anni presto e bene, e che ha ignorato i disegni megalomani di progettisti da fantascienza ed i relativi interessi di impresari delusi.

In questa corsa alla « rivelazione », alla inchiesta a tutti i costi, alla diffusione di

notizie quasi sempre anonime e che trovano la loro più seria documentazione nel cosidetto « sentito dire », abbiamo cercato di dare un ordine, di recente, pubblicando il servizio riservato e confidenziale dal titolo: « L'assalto a Fiumicino », cui facevo sopra cenno.

Al fine di porre un argine a questo persistente dilagare di inesattezze, di falsi, di maldicenze, ed anche di accuse niente affatto documentate, ritengo opportuno precisare e rettificare e — dove fosse necessario — smentire recisamente, affinchè l'Aeroporto di Fiumicino cessi al più presto di far da scalo a tutti i denigratori ed ai critici di professione e perchè possa invece, ed al più presto, venire utilizzato per quello che realmente è: uno dei più grandi, moderni e razionali aeroporti del mondo.

Sarà bene premettere che i lavori dell'Aeroporto furono iniziati nel 1950 su progetto di massima elaborato dal Ministero della Difesa-Aeronautica nel 1948 ed approvato l'anno stesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Dal 1950 al 19 settembre 1958 furono eseguiti lavori per un importo di lire 13 miliardi e 800 milioni. A quell'epoca risultavano già stanziati e impegnati per mezzo delle leggi n. 460 del 12-7-1949 e numero 513 del 15-6-1955, lire 18.447.514.840. Dal 19 settembre 1958 fu dato l'avvio a nuovi lavori per l'utilizzo della somma a disposizione impiegando altresì i fondi relativi alle leggi successve n. 284 del 24-4-1959, numero 622 del 24-7-1959 per complessive lire 12 miliardi e 964 milioni a cui si devono aggiungere L. 4.814 milioni richiesti al Tesoro ai primi del corrente anno.

La data del settembre del 1958 segna giustamente una tappa di rilievo per la costruzione del grande complesso aeroportuale, perchè è di quel tempo la rapida revisione e riorganizzazione dei cantieri e della direzione tecnica dei lavori voluta dal Ministro dei Lavori Pubblici Togni a seguito di una visita effettuata con il Sottosegretario alla Aviazione Civile, Sen. Caron, e con i più qualificati e competenti tecnici dei due Ministeri. In quella occasione vennero in luce situazioni di disordine e di estrema precarietà nella conduzione dei lavori, come d'altro canto risultava evidente dal fatto che i lavori stessi duravano da otto anni.

Fu accertato che alcune opere erano state male eseguite, che i sistemi di lavoro si erano ormai fatti vecchi e farraginosi, troppo spesso soggetti ad esperimenti, prove costose, ripensamenti. In particolare la Direzione dei lavori, dipendente dal Ministero dei LL.PP. risentiva, in senso negativo, del disagio derivante dalle interferenze della direzione tecnica aeronautica.

Miglior coordinamento e maggiore impulso quindi venivano impressi ai lavori mentre si fissavano i punti dell'azione da svolgere, anche presso i vari Enti interessati, perchè, nel rispetto dei tempi esecutivi e dei finanziamenti, fosse definitivamente garantita l'ultimazione dell'imponente complesso per le Olimpiadi.

I risultati di questa dinamica azione non tardavano a rivelarsi nella loro completa efficacia. Venivano immediatamente impiegati i fondi a disposizione, se ne reperivano altri, indispensabili, venivano regolarmente approvati gli ulteriori progetti esecutivi, oltre 220 ditte trovavano impiego nei vari lavori e nelle forniture, migliorava la meccanizzazione e la stessa mano d'opera, che nel gennaio del 1958 contava 5.685 presenze mensili, saliva sino a raggiungere rapidamente la media costante di 20.000 presenze mensili.

Lo sforzo del Ministero dei Lavori Pubblici in tale periodo non si è però limitato ad una pur rapida ed ortodossa esecuzione dei lavori, ma ha costantemente aggiornato la propria competenza tecnica — in collaborazione con l'Aviazione Civile — in ragione del continuo evolversi delle esigenze tecniche aeronautiche.

Infatti, per procedere alla progettazione ed alla esecuzione dei lavori, secondo i dettami e le esperienze più moderne, per disposizione del Ministro dei Lavori Pubblici i funzionari addetti del Ministero hanno eseguito numerose visite di aggiornamento dei più attrezzati aeroporti europei, riportando specifiche documentazioni visibili al Ministero.

Si può dire che le realizzazioni degli ultimi due anni sono state inquadrate con prudenza, nella giusta misura, provvedendo anche largamente per quelle strutture irrimediabilmente non suscettibili di ingrandimento, senza incorrere nell'errore di procedere ad installazioni disordinate ed inefficienti, evitando il peso prematuro di grandi spese, ammortizzabili dopo un lungo periodo di inefficacia o di non utilizzo, e gravabili naturalmente da forti interessi passivi.

Le infrastrutture e le sovrastrutture dell'Aeroporto di Fiumicino eseguite negli ultimi due anni hanno dunque investito e risolto problemi tecnici di sicurezza di notevolissima difficoltà mai disgiunti dall'economia più rigida come è controllabile dai risultati dei collaudi eseguiti sulle opere tutte passate in consegna dall'Amministrazione dei Lavori Pubblici al Demanio Aeronautico che le ha collaudate ed accettate senza alcuna osservazione.

Prima di affrontare i particolari è necessaria, infine, una esemplificazione sul costo dell'Aeroporto: è noto che, dalle cifre di spesa più attuali, un aeroporto intercontinentale costa quanto un grande porto marittimo. Si possono citare ad esempio gli aeroporti di Londra e di Orly che sono costati sinora sull'ordine di 100 miliardi di lire ciascuno. Non vi è chi non veda, pertanto, come un impianto di tanta entità economica sia da risolvere per gradi, sicchè la piena agibilità e potenzialità si raggiunga in tappe successive, con susseguenti concorsi di spesa, mano a mano che il funzionamento dell'aeroporto lo richieda e vada progredendo dal periodo iniziale alla piena attività.

Perciò la cifra di 31 miliardi richiesti per il primo tempo di agibilità dell'aeroporto di Fiumicino (corrispondente al 31 % circa di quanto speso in tempi successivi in altri grandi aeroporti europei) deve fare considerare la convenienza dell'impianto aeroportuale che si è realizzato. In tale cifra è compreso inoltre il costo del terreno, che erroneamente si crede acquistato a parte, e naturalmente tutto il grande e poco appariscente sistema di bonifica del terreno stesso, che ha richiesto una impegnativa azione di prosciugamento e di livellamento della area, fognoli, canali e collettori sotterranei per decine di chilometri e lo sviluppo di due grandi impianti idrovori.

Molti si sono spesso domandati perchè fu scelta la zona di Fiumicino, ritenuta dai tecnici inadatta, soprattutto perchè in gran parte paludosa. Non ho dimenticato di fare questa domanda. Mi è stato risposto:

— La zona per l'impostazione dell'aeroporto fu scelta nel 1948 da una apposita Commissione presieduta dal Gen. Matricardi e sorta sotto gli auspici del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio On.le Andreotti. In merito si sono avute a suo tempo violente e numerose campagne di stampa con accuse di incompetenza. Comunque, per quanto riguarda gli aeroporti costruiti in terreni di bonifica, Fiumicino rappresenta uno dei molti esempi europei ed internazionali. Basterebbe per tutti citare l'aeroporto di Amsterdam e di Idelwilde. Nel nostro caso, il piano di bonifica, nonostante qualche incertezza iniziale corretta nel 1958, ha dato i risultati migliori possibili e le voci messe in giro sui cedimenti delle piste, sono nel modo più assoluto da definirsi *false*. E' evidente che per ampliare il raggio di azione dell'aeroporto, impostando altre piste, sarà necessario procedere alla esecuzione di ulteriori idrovore secondo i piani di bonifica previsti, in linea tecnica, nel piano generale di sviluppo dell'Aeroporto. (L'attuale, infatti, si può considerare il primo grande stralcio funzionale ed agibile).

— Si è domandato quindi — ed anch'io ho chiesto — perchè sia stato abbandonato l'originario progetto dell'Aerostazione del Col. Amici; perchè il Ministero dei Lavori Pubblici si assunse l'intera responsabilità delle modifiche avviando la costruzione sulla base di un progetto dovuto ad un gruppo di architetti ed ingegneri estranei ad ogni esperienza aeronautica e perchè lo stesso Ministero abbia ritenuto, in corso d'opera, di apportare varianti e rifacimenti che dal lato tecnico ed amministrativo avrebbero determinato il caos.

Si risponde:

— Innanzi tutto il Ministero dei Lavori Pubblici non ha mai cambiato, dopo il gennaio del 1958, il piano regolatore dell'aeroporto presentato dall'Aeronautica (Aviazione Civile). Sta di fatto invece che i progetti presentati dall'Aeronautica al Ministero dei Lavori Pubblici sono stati da questo sottoposti all'*iter* tecnico amministrativo di approvazione previsto dal Regolamento 25 maggio 1895, n. 350, ottenendo tutti i crismi di approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (in cui la Difesa è largamente rappresentata e nel quale erano relatori alti ufficiali dell'Aeronautica), del Consiglio di Stato, della Corte dei Conti, della Ragioneria Generale, ecc. passando altresì attraverso il vaglio economico delle apposite gare di appalto e di concorso alle quali sono state invitate centinaia di Imprese specializzate, ottenendo ribassi adeguati. I lavori relativi ai progetti sono stati infine sottoposti ai regolari collaudi con la definitiva consegna all'Amministrazione del Demanio Aeronautico (di cui è tanta parte lo stesso Col. Amici che dal 1958 è passato da capo dell'Ufficio Progetti dell'Aviazione Civile alla Direzione Generale del Demanio Aeronautico) che non ha mai mosso obiezioni.

In merito poi al progetto del Col. Amici per il Terminal o Aerostazione, mi è stato precisato che effettivamente le Amministrazioni dei Lavori Pubblici e della Difesa, di comune accordo, data l'imponenza del progetto Amici (questo sì veramente ispirato a concezioni « imperiali » ed anacronistiche prevedendo la realizzazione di tre pontili equivalenti a tre aerostazioni), sentite apposite commissioni di esperti di cui facevano parte in primo luogo ufficiali superiori dell'Aeronautica ed architetti stranieri altamente specializzati, che avevano in corso lavori per le aerostazioni dei più grandi aeroporti europei, decisero di indire un appalto concorso a cui parteciparono, su 24 imprese invitate, nove imprese.

Tale appalto fu bandito sullo schema di un nuovo progetto di massima redatto dall'Ufficio Progettazioni del Ministero Difesa-Aeronautica nel 1957.

La Commissione giudicatrice, integrata da tre esperti stranieri tra i più quotati nel mondo (un francese M. H. Vicariot, uno svizzero H. H. Oeschger, un inglese F. Gibbert, rispettivamente progettisti dall'Aeroporto di Parigi, di Zurigo e di Londra) da sette ufficiali superiori dell'Aeronautica (tra cui lo stesso Col. Amici), nonchè da quattro professori universitari specialisti di tecnologie, scelse unanime il progetto che — pur offrendo ogni garanzia tecnica e rispondendo ai più moderni e razionali criteri in materia — risultava più economico e più adeguato alle nostre reali possibilità; il medesimo che è stato poi realizzato con alcuni adeguamenti giudicati dalla Commissione stessa degni di considerazione e previsti da altro progetto in gara, risultato peraltro, nel suo complesso, molto più costoso. Il Ministro dei Lavori Pubblici Togni — che aveva facoltà di decidere in via definitiva — approvò e fece sue le conclusioni cui era pervenuta la Commissione.

Per l'attuazione pratica dei lavori, le difficoltà superate per le condizioni del terreno, tenendo di mira l'economia, sono state notevolissime in considerazione, soprattutto, dell'evoluzione continua in materia di questo tipo di edifici, nel volgere di questi anni. Basti pensare che l'Aerostazione di Parigi, iniziata un anno prima di quella di Fiumicino, è costata molto di più senza essere ancora finita, attraverso discussioni infinite e numerose modifiche.

Ho chiesto poi perchè negli ultimi anni la Sovrintendenza tecnica dei lavori fu affidata dall'ing. Rinaldi che avrebbe sempre avuto pieni poteri, definiti « dittatoriali ».

Mi si è risposto:

— Le condizioni di disordine e di abbandono organizzativo in cui si trovavano i lavori dell'Aeroporto, che non facevano intravedere la benchè minima possibilità di sbocco soprattutto in considerazione dei rapporti e delle posizioni non sempre chiare tra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici e della Difesa-Aeronautica, indussero l'allora Ministro Togni ad instaurare un ordine

nuovo a Fiumicino, assicurando un assoluto coordinamento sul piano esecutivo attraverso una persona di indiscutibile fiducia e di particolare competenza e nel contempo adusata ad incarichi direttivi in posizioni difficili. Fu per questo prescelto, e soltanto per le sue capacità tecniche, per il deciso e fermo carattere, l'Ing. Rinaldi che nel periodo in cui ricoprì l'incarico di Provveditore alle Opere Pubbliche per l'Emilia aveva dimostrato indubbie doti.

Le « voci » hanno spesso affermato che negli ambienti aeronautici internazionali le vicende dell'aeroporto di Fiumicino sono state severamente commentate soprattutto per il sistema degli appalti definiti non ortodossi.

— Mi è stato fatto osservare che, negli ambienti dell'Aeronautica Civile Internazionale non si può conoscere cosa diversa dalla verità per quanto riguarda il sistema degli appalti esperiti nel periodo 1958-1960.

Ciò in quanto gli organi di controllo hanno sempre svolto la più efficiente azione di tutela dell'*iter* regolamentare previsto dalle necessità tecniche-economiche dei lavori i cui risultati, come si è detto, in confronto a quelli di aeroporti stranieri sono almeno allo stesso livello di esecuzione tecnica e certamente più economici, tanto è vero che in numerose lettere di tecnici stranieri, che hanno visitato i lavori, si fanno ampi elogi di ciò che si è visto e constatato. Comunque è da ricordare come nel Consiglio Superiore dei LL.PP. fossero proprio i rappresentanti della Difesa-Aeronautica a fungere da relatori sui vari progetti e quindi sull'esperimento delle relative gare di appalto che dovevano anch'esse sempre avere il benestare del Dicastero della Difesa-Aeronautica.

Mi ha chiesto di cercare di far luce sulla opinione, che si vuole assai diffusa, relativa a presunti monopoli nelle forniture, negli appalti e nei servizi.

— Posso dire che la monopolizzazione dei rifornimenti dei materiali attraverso una serie di società fittizie, convalidata da denuncie di fatti precisi — se può portare all'affioramento di qualche nominativo — certamente non è legata ad esponenti direttivi del Ministero dei Lavori Pubblici i quali sono stati più volte personalmente attaccati, anche con calunniose campagne di stampa, per aver fatto rispettare — secondo gli ordini superiori ricevuti e secondo coscienza — con ogni durezza gli *iter* amministrativi e tecnici dei lavori previsti nella legge di Contabilità Generale dello Stato.

Si è spesso poi affermato che l'Aviazione Civile ha, dal canto suo, passivamente avallato gli errori che si andavano accumulando e non ha approfondito le proteste e i suggerimenti che in riunioni o per iscritto, venivano formulati dalla Direzione dell'Aeroporto di Ciampino.

Negli ambienti ove ho svolto l'indagine si osserva che i rapporti tra l'Aviazione Civile e la Direzione dell'Aeroporto di Ciampino evidentemente interessano in via esclusiva il Ministero Difesa-Aeronautica. Non ci sarebbe di che rallegrarsi se questi rapporti fossero turbati da gelosie professionali o, peggio, da rancori ed interessi personali, risultando molto ambito l'incarico di comandante del più grande aeroporto italiano, semprechè, ben inteso, si voglia amministrare l'Aeroporto di Fiumicino con gli stessi criteri, angusti e superati, con cui è amministrato quello di Ciampino.

L'entrata in funzione dell'Aeroporto intercontinentale porta infatti automaticamente al termine il traffico civile a Ciampino con conseguenze, anche per ciò che riguarda il personale, facilmente intuibili.

Sono stati più volte e in tempi diversi ricordati una serie di presunti difetti dell'Aeroporto.

Il progetto generale viene considerato superato:

E' falso: basti ricordare che le piste, proprio in questi ultimi due anni, sono state ulteriormente allungate secondo le richieste dell'Aeronautica, al massimo delle esigenze moderne e del prossimo futuro. La « strumentale » raggiunge i 3.960 metri. E' pur vero che vi è un opinabile errore nella progettazione delle piste che, incrociandosi a 90°, impedirebbero la loro contemporanea utilizzazione, mentre in altri aeroporti

moderni sono parallele. Ma questo non riguarda il Ministero esecutore dei lavori. Per il resto le piste sono ora tra le migliori del mondo. Tutti gli altri edifici, risalendo la loro progettazione a non più di tre anni fa, rappresentano, senza tema di smentita, quanto di più moderno e razionale si potesse concepire.

I progettisti avrebbero trascurato di provvedere ai collegamenti diretti con Roma.

Non è vero. Progettualmente era stata prevista persino una autostrada di rapido scorrimento per i collegamenti con Roma. Per le difficoltà di finanziamento l'esecuzione fu necessariamente rinviata, così che nel programma concordato con l'Aeronautica non era compresa l'Autostrada diretta. Successivamente si è studiato un piano per il raddoppio della esistente Via del Mare tenendo presenti sia le esigenze dell'aeroporto, sia quelle, non meno vitali, del collegamento con il Lido di Roma. La nuova grande arteria, già completamente finanziata sin dai primi del 1960, avrà caratteristiche ultramoderne, con piani sfalsati agli incroci ed ogni altro opportuno accorgimento per consentire di giungere a Roma dall'Aeroporto di Fiumicino e viceversa in meno di 20 minuti. Comunque l'argomento di uno speciale collegamento di Fiumicino a Roma non è nè attuale nè drammatico se si pensa alla Via Appia che da sola serve il traffico con Ciampino, con i Castelli e quello con Napoli.

Facile inoltre sarebbe il riferimento agli altri aeroporti di Milano-Malpensa, Parigi-Orly, Londra Centrale ecc., i quali certamente non usufruiscono di così facili collegamenti con la città.

Nella nuova aerostazione le Compagnie aeree sarebbero state sacrificate in locali inadatti, la stessa aerostazione sarebbe irrazionale. Vi piove. Fa troppo caldo. Non si può inserire il condizionamento d'aria.

I difetti denunziati per l'interno dell'aerostazione appartengono, se pure esistono, a quel complesso di piccoli difetti di rodaggio cui tutte le grandi costruzioni vanno soggette allorchè vengono poste in esercizio. E' evidente che basterebbe avere più buona fede (non è mai avvenuta la sostituzione del vetro di copertura con plexigas, ma molto più semplicemente si è rotto qualche vetro nella posa in opera su una superficie a vetri di oltre 20 mila mq.) per omettere una denunzia di presunti difetti così trascurabili. Ad esempio il citato presunto disagio delle Compagnie in locali inadatti, è derivato dalla seguente « voce ». Le compagnie desideravano tra ufficio e ufficio muri divisori stabili (per ragioni di riservatezza) e i progettisti avevano previsto pannelli mobili, certamente più razionali dal punto di vista dell'arredamento generale. Furono accontentate le Compagnie. Anche le critiche al progetto generale dell'Aeroporto e quelle in specie in merito al Terminal non sono serie. Sono tante e tali — tra l'altro — le testimonianze e gli attestati da parte di esperti stranieri di ogni parte del mondo ed i riconoscimenti più lusinghieri, che non si vede proprio come si possa accettare questa altra « voce » scandalistica, neppure come vera in parte. D'altronde l'Aeroporto di Fiumicino è sorto facendo tesoro di precedenti esperienze straniere e tenendo conto dei pareri dei più insigni esperti del mondo in materia.

Qualsiasi esperto della materia sa quante opinioni e polemiche suscitano queste particolari realizzazioni; recentissimo il caso di Copenhagen.

— Delle due piste, la seconda è stata dichiarata inefficiente per circa un terzo della lunghezza e il manto della prima sarebbe stato rifatto tre volte.

— Non è vero che la seconda pista sia stata dichiarata inefficiente per un terzo della sua lunghezza. La sola testata di essa, verso Est, è stata destinata per esigenze funzionali di sosta prima dell'involo, in attesa che su tale testata si imposti la nuova pista per la quale occorrerà provvedere, prima dell'esecuzione, un terzo impianto idrovoro.

Tutto ciò è ben previsto nel piano generale di sviluppo dell'aeroporto che, come si è detto, è stato impostato dal Ministero Dife-

sa-Aeronautica che attraverso il suo Ufficio Progetti provvide a diversi cambiamenti successivi dei tracciati delle piste in croce a cui dovrà aggiungersi, si ripete, la terza quando sarà necessaria. (Si dimentica che Ciampino ha una sola pista e per giunta inadeguata e inadeguabile?)

Non è affatto vero, poi, che il manto della pista n. 1 è stato rifatto tre volte, ma una sola volta, nella sua parte superficiale di pochi centimetri, dopo il primo esperimento eseguito dall'Ufficio Progettazioni dell'Aeronautica (Col. Amici). Questo è uno degli errori ai quali si è dovuto ovviare dopo il 1958, con la spesa di 180 milioni.

Attualmente la pista numero 1 è efficientissima, come hanno dimostrato in numerosissimi involi e atterraggi di allenamento effettuati dai DC-8 dell'« Alitalia » nel maggio scorso, dal traffico di ogni tipo avvenuto in coincidenza con le Olimpiadi e dall'uso che ne fa attualmente la BOA che si vede costretta per i suoi voli plurisettimanali, a fare scalo a Fiumicino per effettuare il pieno carico di carburante dei suoi moderni aviogetti, dopo aver fatto il carico dei passeggeri a Ciampino.

A tale proposito l'On. Togni ebbe a citare, nel maggio scorso, in Parlamento, in occasione della sua risposta ad interpellanza sull'argomento, la seguente lettera indirizzatagli dal Presidente dell'« Alitalia » Carandini:

« Mentre i voli di addestramento del nuovo quadrireattore « DC-8 » si stanno svolgendo a Fiumicino, sento il dovere di ringraziarLa per aver consentito l'utilizzazione della pista principale prima dell'apertura al traffico dell'Aeroporto, il che ha risolto un problema che era di fondamentale importanza per l'Aviazione Civile Italiana.

Con l'occasione mi è gradito comunicarLe che il Capo Istruttore della Douglas, il quale ci assiste nell'addestramento dei nostri equipaggi, ha dichiarato che considera la pista di Fiumicino fra le migliori da lui sperimentate in America ed in Europa.

Credo che questo apprezzamento debba tornare gradito a Lei, ai progettisti ed ai costruttori di così vasto e moderno impianto ».

— La torre di controllo sarebbe sbagliata e il suo costo sarebbe stato di 1 miliardo. Si starebbe costruendo una torre provvisoria.

— Non è vero che la torre di controllo è costata un miliardo. La parte edilizia non più di cento milioni. Per la parte elettronica la spesa è conosciuta dall'Aeronautica e, in ogni modo, qualunque essa sia, è ampiamente giustificata per esigenze di sicurezza del volo.

Non è vero che sia in corso di costruzione una torre provvisoria. Una torre di questo genere è stata costruita dall'Aeronatuica prima di quella definitiva, all'incirca nel 1952, come torre di controllo sussidiaria per i servizi di assistenza al volo nel caso in cui si fosse deciso da parte dell'Aeronatuica — come sembrava ad un certo punto — di utilizzare subito le grandi e sicure piste di Fiumicino, rinunciando temporaneamente ai conforti di una aerostazione e di tutti gli altri servizi da costruirsi in un secondo tempo.

— Non sarebbero stati previsti i locali per l'assistenza tecnica ad uso delle Compagnie aree salvo che per l'« Alitalia ».

— In nessun aeroporto del mondo lo Stato provvede alla costruzione dei locali di assistenza tecnica ad uso delle Compagnie straniere: queste provvedono normalmente per proprio conto. Nel caso di Fiumicino si è provveduto invece a quella della Compagnia Nazionale perchè è la Compagnia di Stato.

A proposito dei rapporti tra le Compagnie straniere, quella italiana e la Direzione dei lavori di Fiumicino, vale la pena di ricordare che è sempre esistito un periodico e costante colloquio che ha consentito di affrontare tempestivamente — attraverso apposite riunioni convocate dalla Sovraintendenza ai lavori ed alle quali partecipano i rappresentanti delle varie Compagnie — le varie esigenze e contemperare necessità e possibilità.

Si ricorda in particolare la grande riunione indetta dal Ministro dei LL.PP. il 12 marzo 1959 alla quale parteciparono, con l'On.le Togni e il Sottosegretario all'Aviazione Civile Bovetti, i più alti e responsabili funzionari e ufficiali dei due dicasteri, i rappresentanti di tutte le Compagnie straniere, nonchè alcuni progettisti ed alcuni costruttori.

Al termine di questa grande riunione i rappresentanti di tutte le Compagnie aeree rilasciarono dichiarazioni di ampio ed ufficiale riconoscimento per la piena rispondenza dei lavori in corso, alle loro esigenze tecniche e commerciali, ringraziando il Ministro dei lavori pubblici per il particolare impegno profuso nell'ultimo anno.

Si ricorda infine che gli stessi rappresentanti delle Compagnie avevano libero accesso ai Cantieri dell'aeroporto e che i loro consigli e le loro richieste hanno sempre raggiunto l'attenzione dei responsabili.

— Le cisterne per carburanti sarebbero insufficienti.

— Per quanto riguarda i carburanti si è detto e ripetuto che Fiumicino è l'unico aeroporto del mondo che possieda un impianto statico a carattere unitario con condotte sotterranee derivate da depositi satelliti interni all'aeroporto e da deposito esterno che verrà allacciato con tubazione marina nel porto di Fiumicino. Tutta la parte interna che faceva capo all'attività del Ministero dei LL.PP. è stata costruita ed è perfettamente funzionante. Va ricordato in proposito che, di questo particolare tipo di impianto esiste un solo alto esempio a Francoforte ed in scala molto ridotta.

— Sarebbero stati demoliti e ricostruiti i portali di accesso perchè troppo bassi.

— E' falso. Queste demolizioni non sono mai avvenute.

Sono giudicate non funzionali le passerelle di accesso a sistema rampante, come pure altre caratteristiche nei settori arrivi e partenze passeggeri.

— Tutto il sistema dell'aerostazione è stato studiato dai progettisti con una sua funzionalità. Per il dettaglio delle passerelle di accesso esse sono state approvate, su disegno degli architetti progettisti, dall'Ufficio Progettazione del Ministero Difesa-Aeronautica.

Tutte le altre considerazioni formulate in margine al problema delle bilance, a quello del Consorzio, ai rapporti di gestione e di esercizio tra Ciampino e Fiumicino, al trasferimento dei Servizi Generali e delle Compagnie, prima tra le altre l'« Alitalia », sono evidentemente estranee alla competenza del Ministero dei Lavori Pubblici che, per la parte strutturale e di prima agibilità, ha tenuto fede all'impegno di far si che l'Aeroporto funzionasse per le Olimpiadi, nonostante che nel 1958 l'impresa fosse ritenuta estremamente difficile.

Attraverso questo excursus in margine ai lavori per la costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, è facile rendersi conto come questo grande complesso non si possa considerare alla stregua di un comune lavoro di pubblica utilità; ma piuttosto come una grande azienda i cui impianti strutturali a ben poco servono se non vengono messi in vita attraverso una gestione tecnica ed amministrativa coordinata e produttiva. Oggi i presupposti per questa gestione sono pronti per affrontare, dopo le indispensabili prove di agibilità ed il rodaggio già compiuti, il trasferimento dell'attuale traffico di Ciampino, e sono in grado di sopportare successivamente, attraverso l'impianto di nuove infrastrutture ed ampliamenti già previsti, l'auspicabile ed in fondo naturale problema dello sviluppo del traffico stesso.

Perchè dunque Fiumicino non funziona?

Per entrare in attività l'aeroporto di Fiumicino ha bisogno, per ora, di oltre tremila elementi specializzati nei vari servizi, accuratamente coordinati sul piano operativo e amministrativo, e che abbiano conoscenza non solo del servizio specifico, ma dell'intero aeroporto, data la delicatezza del loro compito.

Fin dal gennaio del 1959 il Ministro dei Lavori Pubblici, pur non essendo questione di sua pertinenza, interessava formalmente il Ministro della Difesa perchè provvedesse a questa organizzazione non solo agli affetti dell'entrata in servizio dell'intero aeroporto, ma anche per la presa in consegna dei singoli impianti, da parte di coloro che avrebbero dovuto successivamente impiegarli, mano a mano che venivano terminati.

Con successivi interventi ed in numerose riunioni, queste richieste furono insistentemente ripetute. Purtroppo sino ad oggi nulla è stato fatto in materia, nè soltanto pensato e tanto meno deciso in merito all'ente di Ge-

stione che deve mettere in moto ed utilizzare adeguatamente l'aeroporto.

Molti impianti, anche delicati, sono inattivi, ancora in attesa che vengano assegnati i tecnici per la loro utilizzazione. A questo si aggiunga che il Ministero dei LL.PP. proprio per il servizio dell'aeroporto e per risolvere il problema degli alloggi del personale, ha proceduto rapidamente e da tempo alla costruzione di numerose abitazioni a Fiumicino.

Si tratta di appartamenti da tempo finiti, chiusi e non ancora assegnati per mancanza di destinatari e che finiranno, se non si provvede sollecitamente, per essere assegnati a famiglie bisognose di altre categorie, aggravando così il problema aeroportuale di Fiumicino.

Da notarsi che quando si parla di organizzazione di un complesso così grande come quello di Fiumicino con quantità di servizi i più diversi e i più delicati, si parla di una organizzazione che abbia facoltà e poteri autonomi, anche e soprattutto amministrativi, dato il prevedibile giro di denaro che, in entrata ed uscita, costituirà il bilancio dell'Aeroporto.

E' evidente che, se esperti aeronautici militari potranno cooperare per la parte più strettamente tecnica, vi è necessità comunque di un notevole numero di civili di ogni ordine, istruzione e specifica competenza per fronteggiare le varie esigenze.

Ed è altrettanto evidente che una massa così ingente di personale qualificato non può essere distolta dai quadri dell'Aeronautica Militare, senza mettere in crisi i reparti di impiego della medesima.

Nulla invece è stato sinora fatto in proposito ed è certo che sino a quando questa organizzazione non vi sarà e non sarà adeguatamente strutturata e investita delle singole mansioni, l'Aeroporto di Fiumicino non potrà funzionare.

In queste condizioni a nulla servono i diversivi in fondo ai quali si dà incentivo anche alle piccole ambizioni personali. Fiumicino non potrà mai entrare in funzione se da parte delle autorità del settore non vi è la volontà precisa di prendere iniziative adeguate e di assumere responsabilità.

Questo, caro Direttore, è quanto ho potuto accertare, quanto mi è stato detto e quanto ho ritenuto di poter fare mio, convinto che si tratta di assoluta verità.

Mi creda Suo ».

(segue firma del redattore)

Avvertenza

Il Bollettino delle « Notizie non diramate » sospende, per le ferie natalizie, le pubblicazioni che saranno riprese lunedì 2 gennaio. A tutti gli abbonati Buon Natale e Felice Anno Nuovo.

DAL QUOTIDIANO « L'AVVENIRE D'ITALIA » DI BOLOGNA DEL GIORNO 20-12-1960

Trentun miliardi spesi per nulla a Fiumicino ?

A CINQUE MESI DAL VOLO INAUGURALE E' IN ATTIVO L'AEROPORTO NATO DI VENERDI'

Dopo l'Aereo del Presidente Gronchi sono atterrati una trentina di velivoli in tutto mentre il traffico previsto era di 400 unità al giorno, l'ALITALIA e le Compagnie estere lo ignorano completamente

(*nostro servizio*)

ROMA, 19. — Il 19 agosto scorso l'aereo del Presidente della Repubblica, Giovanni Gronchi, decollò dall'aeroporto di Capodichino di Napoli e atterrò nel nuovissimo « grandioso » aeroporto di Fiumicino a 18 Km. da Roma. L'aereo presidenziale è un Convair, cioè un tipo di aereo con motore a pistone che non ha bisogno di una grande pista, per le sue manovre. Era un pomeriggio assolato e si erano dati convegno nella grande radura che, con il sole sembrava ancora più abbacinante, il Presidente del Consiglio On. Fanfani, che da pochi giorni aveva formato il suo Governo, il Ministro dei LL.PP., On. Zaccagnini, che praticamente non avevano ancora aperto le « carte » del suo nuovo Ministero, il Ministro della Difesa, On. Andreotti e un folto gruppo di funzionari, militari ed intrusi che non mancano mai in occasioni di questo genere. L'Italia a pochi giorni dalle Olimpiadi viveva giorni particolarmente euforici e sebbene — occorre dirlo — il Ministro dei LL.PP. sia uomo tutt'altro che simpatizzante per le cerimonie, qualche taglio di nastro inaugurale, bisognava pur farlo, anche se la concessione ad un rito d'uso è stata forse scontata con amari pertimenti. La cerimonia che si svolse all'Aeroporto di Fiumicino fu breve, spicciativa e non ebbe clangori di trombe. Poi le autorità se ne andarono — ognuno forse cercando di confrontare le varie dichiarazioni talvolta discordanti sull'agibilità dell'Aeroporto udite dai tecnici — e l'Aeroporto rimesse le bandiere nei foderi — rimase là inerte.

Quella cerimonia invece avrebbe dovuto segnare l'inizio della vita del nuovo aeroporto. Leggo in una pubblicazione ufficiosa: « il complesso aeroportuale potrà tranquillamente sopportare il traffico giornaliero di 400 aerei — di cui 300 a volo intercontinentale — per circa 6.000 passeggeri: ciò dimostra chiaramente la portata eccezionale di quest'opera che è stata giustamente definita grandiosa ».

IL TRAFFICO PREVISTO

La sopportazione cui è costretto l'Aeroporto di Fiumicino, dopo il volo inaugurale di Gronchi, è molto meno pesante di quella prevista dalla pubblicazione ufficiosa. Fin'ora in quattro o cinque mesi di vita a Fiumicino hanno atterrato o sono partiti una trentina di aerei in tutto. La maggior parte di questi aerei ha compiuto dei voli speciali durante il periodo delle Olimpiadi. Nessun volo di linee regolari si è ancora svolto nel « grandioso » aeroporto; nessuna Compagnia a cominciare dalla nostra Alitalia ha trasferito i suoi servizi a Fiumicino. Questi sono dati di fatto amari, brucianti se volete, ma dati di fatto dai quali occorre partire per giudicare Fiumicino e per dire una parola amara su questo problema che minaccia di incancrenire.

L'Aeroporto di Fiumicino è nato male: un napoletano potrebbe dire che è nato di venerdì. Certo è nato all'insegna della polemica perchè ha sempre avuto i suoi partigiani e i suoi avversari. I due partiti co-

minciarono a formarsi quando si trattò di scegliere il terreno. I fautori della sede su cui è stato costruito dicono che non c'è terreno migliore di quello di Fiumicino perchè è sabbioso come composizione e si trova in una zona assolutamente sgombra da ostacoli naturali. Il partito avverso invece sostiene che se è vero che il fondo sabbioso è particolarmente idoneo per un Aeroporto, qui questo vantaggio è annullato dalle infiltrazioni di acqua che costringono a mantenere sempre in funzione le idrovore. Anche il vantaggio dell'assenza di ostacoli naturali è annullato dalla vicinanza — 18 Km — dell'Aeroporto militare di Pratica di Mare, a meno che non si possa e non si voglia chiudere quest'ultimo. Scelto il terreno i « partigiani » anzichè scomparire, si schierarono l'uno contro l'altro in forme, ora aperte ora sotterranee, ma certamente sempre dannose per Fiumicino. La lotta non fu più soltanto al livello tecnico, ma anche al livello burocratico. Gli aeroporti — per quella strana confusione tuttora esistente fra aviazione civile ed aviazione militare — venivano costruiti dal Ministero della Difesa. Solo chi sa quali lotte tribali provochino le questioni di competenza, nel nostro ordinamento burocratico, può immaginare cosa successe allorchè il Ministero dei LL.PP. ottenne o si strappò l'incarico di costruire il nuovo aeroporto in « collaborazione » con il Ministero della Difesa: ma quella che doveva essere una ordinata e costruttiva collaborazione per fare crescere la nuova creatura, bisognosa di particolari cure nella gestazione, si trasformò in una difficile convivenza, in cui gli orgogli personali, i dispetti talvolta non ebbero parte secondaria.

Ora come prendere per oro colato le proteste di coloro che vorrebbero che a Fiumicino tutto fosse andato bene, quando c'era una situazione così anormale per cui non si sapeva bene chi comandasse o se ogni ordine poteva essere rivisto da un contrordine ?

UOMINI E COSE

Occorre anche dire che i tempi di esecuzione delle opere hanno sofferto di spinte di acceleramento cui seguivano pause prolungate e che veramente l'ordine di affrettare i lavori è stato dato quando, guardando il calendario ci si accorse che le Olimpiadi erano ormai alle porte, mentre c'era tutto il tempo per non lasciarsi sorprendere da una scadenza prevedibile in anticipo. L'ing. Faggioni Ispettore del Ministero dei LL.PP. fu inviato a prendere in mano le redini di Fiumicino dal Ministro Togni nel giro di 24 ore. Io credo che in queste condizioni al di là delle intenzioni degli uomini, sono state le cose che hanno preso la mano agli uomini: e siccome quando girano miliardi, la predisposizione alla santità è fortemente insidiata chi può giurare che tutto il denaro abbia seguito il suo ordinato corso.

Alla fine di questo tormentato itinerario — costellato da lotte fra tecnici e burocratici da non ordinato procedere di tempi tecnici con quelli finanziari — che cosa ne è venuto fuori ? Ecco il presente. L'Aeroporto c'è: cioè ci sono due piste lunghe rispettivamente 3.960 e 2.630 metri che dopo alcuni rifacimenti pare si siano decise ad accollarsi il peso del traffico cui sono state destinate.

Poi c'è la grande intelaiatura per l'assistenza ai voli. Io non sono un tecnico e non posso scendere in particolari: siccome però ho volato molto so che per assistere non 400 aerei al giorno, ma anche soltanto 10 reattori ci vogliono strumenti modernissimi, collaudati e che non facciano correre rischi — oltre quelli imponderabili — ai viaggiatori. Siamo al punto in cui i tecnici non a maggioranza (perchè in questo campo non si possono ammettere sfumature di giudizi) ma all'unanimità possono rispondere che l'assistenza al volo è completa ? Si attende la risposta perchè alcuni dicono « sì », ed altri « no ».

Tutte le opere sono costate 31 miliardi: lo ha detto alla Camera nel maggio scorso

il Ministro Togni, recentemente il governo ha stanziato altri 800 milioni per ulteriori opere richieste dal Ministero della Difesa. Quanti soldi occorrono ancora per completare questo aeroporto ?

Ufficialmente l'aeroporto è funzionante, il Ministero dei Lavori Pubblici lo ha consegnato al Ministero della Difesa; però la confusione e i conflitti non sono del tutto eliminati. Il Ministero della Difesa vuole che il Ministero dei Lavori Pubblici faccia altre opere. Quali ? Gli elenchi che vengono presentati e discussi variano ogni volta che le parti si rincontrano. La tribolata vita (meglio la faticosa gestazione di Fiumicino) continua. Eppure è giunto il momento di fare passi definitivi.

Si crede veramente che le Compagnie abbiano interessi od oscure ragioni per non trasferirsi a Fiumicino (e quali poi dovrebbero essere), ebbene c'è un modo molto semplice per costringere le Compagnie al trasloco. Comunicare che alla data « X » l'Aeroporto di Ciampino viene chiuso al traffico intercontinentale (o internazionale): così il graduale avvio di Fiumicino avviene per forza di cose. Ma la condizione di fare questa ingiunzione è costituita dalla certezza che Fiumicino valga almeno Ciampino. E sarebbe ben modesto attributo, dare al modernissimo Fiumicino quel che è dell'ansimante Ciampino. Questo è l'unico modo di togliere fiato alle « voci » ed alle insinuazioni, che sono certamente esagerate, ma che si alimentano se a Fiumicino anzichè gli aerei volano i palloni delle estemporanee partite di calcio degli avieri che non sanno cosa fare.

L'inattività di Fiumicino che è costata 31 miliardi (finora) al contribuente dà modo ai comunisti di svolgere campagne scandalistiche a buon mercato ed agli avversari dell'intervento dello Stato nell'economia, la possibilità di sostenere che lo Stato non sa adempiere neppure ai suoi compiti. « Figurarsi — possono sentenziare questi critici — se mette le mani nelle imprese produttive ».

GUSTAVO SELVA

CAMERA DEI DEPUTATI

Roma, 22-12-60

PERSONALE

Caro Zaccagnini,

a seguito del nostro colloquio avvenuto alla presenza del Presidente del Consiglio ritengo indispensabile ritornare sull'argomento dell'articolo scritto dal Tuo Capo dell'Ufficio Stampa, Gustavo Selva, su « l'Avvenire d'Italia » di martedì 20 dicembre u.s.

In detto articolo, che reca per titolo « 31 miliardi spesi per nulla a Fiumicino ? - A cinque mesi dal volo inaugurale è inattivo l'aeroporto nato di venerdì » ciò che è grave non è tanto il contesto malizioso e apertamente diffamatorio nei miei riguardi e sul quale mi riservo ogni ulteriore eventuale azione, quanto l'aperta denigrazione della attività di organismi altamente qualificati del Ministero di cui il Selva fa ufficialmente parte.

E' un episodio, questo, che si pone in netto contrasto con quanto Tu ufficialmente e in ripetute occasioni hai affermato.

D'altra parte sarei passato sopra a questo fenomeno purtroppo non infrequente di malcostume giornalistico-politico, se non ritenessi, come ritengo, di avere lavorato in perfetta armonia con i funzionari interessati per la realizzazione di un'opera che è degna della massima considerazione e poichè sono uso assumermi tutte le responsabilità e rivendicare anche quelle di degnissimi funzionari che nell'articolo sono indebitamente colpiti da una persona che non si è neppure presa la briga di documentarsi pur avendone quotidiane possibilità, comprenderai che l'amarezza da me sentita è del tutto giustificabile.

Caro Zaccagnini, io credo di averTi lasciato un complesso di opere e di iniziative che possano metterTi in grado di svolgere una Tua particolare attività, in leale e omogeneo spirito di coerenza sulle linee programmatiche fissate dai precedenti Governi ed, in modo particolare, dal Governo di cui era Presidente l'attuale Tuo Presidente.

Sarò lieto, pertanto, se vorrai considerare in tutta la sua sostanza il significato di questa mia lettera la cui ispirazione è soltanto mossa da troppo trascurati sentimenti di solidarietà che non dovrebbero mai esser messi in così cannibalesca (e, in fondo, autolesionistica) discussione.

Resto naturalmente in attesa di conoscere quali siano, sull'episodio da me segnalato, le Tue determinazioni.

F.to: GIUSEPPE TOGNI

S.E. On. Prof. BENIGNO ZACCAGNINI

Ministro dei Lavori Pubblici
ROMA

DAL QUOTIDIANO « L'AVVENIRE D'ITALIA » DI BOLOGNA DEL GIORNO 12-1-1961

Pronto a entrare in funzione l'aeroporto « più discusso del secolo ».

DA FIUMICINO PRENDONO IL VIA GLI AEREI E NON SOLO LE POLEMICHE

Dal 16 gennaio tutti i velivoli per passeggeri che facevano scalo a Ciampino, partiranno e arriveranno al « Leonardo da Vinci » - Il gravoso compito dei funzionari preposti alla costruzione dell'opera - Risolto il problema dei collegamenti con Roma

(*Nostro Servizio*)

ROMA, 11. — Scrivevamo un paio di settimane fa: « l'unico modo di togliere fiato alle voci e alle insinuazioni che sono certamente esagerate, ma che si alimentano se a Fiumicino anzichè gli aerei volano i palloni delle estemporanee partite di calcio fra gli avieri che non sanno cosa fare, è quello di dare al nuovo aeroporto il suo graduale avvio ».

Ora siamo arrivati all'auspicato risultato dell'apertura del nuovo aeroporto di Roma che si intitola a « Leonardo da Vinci »; la compagnia nazionale Alitalia, seguita da tutte le altre compagnie di navigazione aeree, trasferirà gradualmente i servizi da Ciampino a Fiumicino, con il risultato che dalle ore 0,01 del 16 gennaio al 31 gennaio tutti gli aerei per il trasporto di passeggeri, che partivano e arrivavano a Ciampino, faranno scalo a Fiumicino. La decisione della compagnia nazionale ha avuto il benestare dalla Direzione Generale dell'aviazione civile del Ministero della Difesa. I rappresentanti delle altre compagnie hanno accuratamente visitato gli impianti di Fiumicino, li hanno, per così dire, passati al setaccio e, se anche abbiamo dovuto lasciare da parte per un momento il nostro orgoglio nazionale, facendo mettere il naso altrui in casa nostra, è stato bene che i « clienti » di Fiumicino, dopo tante polemiche, si siano resi conto che gli impianti essenziali ci sono e soprattutto in grado di funzionare. E' questo il primo risultato positivo.

IMPROVVISO INTERESSE

Le inchieste, gli articoli che sono usciti in questi giorni, appassionando l'opinione pubblica sull'argomento (meno male che c'è stato chi in mezzo a tante parole grosse ha trovato modo di consolarsi, dicendo che l'interesse del pubblico per Fiumicino rivela una imprevista sensibilità... aviatoria !), avevano portato qualcuno perfino a dubitare che a Fiumicino ci fosse qualcosa di più di un campo con una pista rattoppata e acquitrinosa. E' capitato più di una volta, che qualcuno, spinto a visitare l'aeroporto di Fiumicino, dalle polemiche in corso, abbia detto, di ritorno, con aria sbalordita di chi, andato per vedere il deserto, aveva trovato opere ben visibili: « ma l'aeroporto a Fiumicino c'è! ». C'è sicuramente.

Oggi, quando siamo andati a rivederlo, abbiamo trovato decine e decine di operai, muratori, imbianchini, elettricisti, decoratori, inservienti, uomini e donne e meccanici che stanno dando gli ultimi ritocchi alla aerostazione, il cui ingresso ricorda quello della Stazione Termini. In mezzo agli operai in tuta si mescolano, come nel giorno di vernice di una mostra, i visitatori in abiti da città. La gente, richiamata dalle polemiche, trova anche il gusto di esercitarsi a valutare il costo delle opere. Abbiamo ascoltato due signori che stimavano il costo dei pavimenti dei tre piani che sono rivestiti di gomma con le scanalature per evitare gli scivoloni.

Fra ieri e oggi le Compagnie hanno cominciato a trasferire i mobili. Così a Fiumicino entra, a poco a poco, la vita. Anche il ristorante, da cui si vedono le piste attraverso una grande parete a vetri, ha cominciato a funzionare. Fiumicino non ha più l'aspetto di una bella opera inutilizzata che ancora aveva quindici giorni fa. La data del 16 gennaio è vicina, e l'aeroporto ha l'aria di somigliare molto a una di quelle esposizioni che a vederle il giorno prima dell'apertura sembrano un cantiere, mentre all'indomani sono pronte ed efficienti e il volto è quasi irriconoscibile.

L'entrata in funzione del nuovo aeroporto, se non avrà il potere taumaturgico di placare ogni polemica, dovrebbe però rendere possibile un discorso sereno su l'affare di Fiumicino; discorso sereno che è possibile, doveroso fare, soprattutto per i tecnici che, pur non avendo preteso di essere infallibili, hanno lavorato con passione e con senso di responsabilità; intendiamo parlare dei funzionari dei Ministeri dei Lavori Pubblici e della Difesa che hanno avuto il compito di costruire l'opera.

UN « UOMO DI FERRO »

L'On. Togni, in una sua recente conferenza stampa stimolato dai giornalisti a parlare sul tema di Fiumicino, ha definito un alto funzionario del Ministero dei Lavori Pubblici « uomo di ferro » per descrivere, in breve, il carattere e le capacità che erano necessarie per guidare tecnicamente un'impresa che è certamente tra le più difficili e che qui è stata complicata dalla natura del terreno e dalla frammentarietà dei finanziamenti.

Una delle difficoltà davanti alle quali si sono trovati gli esecutori dell'opera — nonostante lo spreco che si fa della parola « sperpero di denaro » — è stata, proprio nei primi anni, la lentezza e la discontinuità nell'erogazione dei finanziamenti. Se si fanno dei confronti con altri aeroporti, la somma di 32 miliardi di lire, per di più diluiti nel tempo, spesa finora a Fiumicino (pur riconoscendo che non tutti gli impianti sono ultimati) non rappresenta una cifra esagerata. L'importante è come ha scritto un settimanale, che Fiumicino sia oggi un abito cui il sarto deve mettere solo i bottoni: questa certezza la danno gli organi tecnici dell'aviazione civile avendo autorizzato l'apertura del traffico dal 16 gennaio prossimo.

Se tutti i funzionari che hanno lavorato a l'impresa di Fiumicino si sono trovati di fronte a problemi non comuni, il compito di chi ha preso in mano le redini quando il lavoro, fra il 1958 e il 1960, doveva farsi più svelto nel tentativo di rispettare la scadenza delle Olimpiadi, che gli ideatori si erano prefissi, è stato ancora più difficile e quindi meritorio; si doveva mettere d'accordo la fretta con la scrupolosa osservanza delle norme burocratiche, cioè i tempi tecnici che si avvalgono di strumenti modernissimi e le carte che — diciamolo con amarezza — vanno avanti come ai tempi delle penne d'oca e delle diligenze.

L'ing. Faggioni, che come Ispettore Generale del Ministero dei Lavori Pubblici, ha avuto l'incarico di dirigere l'ultima fase dei lavori, e i dirigenti tecnici del Ministero della Difesa avranno buoni motivi di ritenersi soddisfatti quando il 16 gennaio prossimo, Fiumicino inizierà la sua vita regolare.

COSTRUITO A MOSAICO

Per la mancanza di coordinamento fra esigenze e tempi tecnici e di finanziamenti, il complesso aeroportuale è cresciuto un po' « a mosaico ». Un problema importante è quello dei collegamenti tra l'aeroporto e Roma, per i quali oggi esiste una strada che può assorbire il traffico invernale, ma che è insufficiente per il traffico estivo. Fra pochi giorni, inizieranno i lavori per la costruzione del tronco Roma-Fiumicino della nuova autostrada che poi proseguirà, secondo il « piano decennale » varato dal Governo fino a Civitavecchia. Ed è intendimento del Ministero dei Lavori Pubblici di fare condurre questi lavori con il ritmo più accelerato possibile.

Mentre sta per aprirsi l'aeroporto di Fiumicino, un'altra buona notizia è quella della limitazione del traffico nel vicino aeroporto militare di Pratica di Mare, che dista appena 18 chilometri. E' ormai certo che a Pratica di Mare non faranno più scalo i reattori e si eliminerà così un motivo di preoccupazione e di incertezza che pesava su Fiumicino. Nell'aeroporto militare rimarranno soltanto pochi aerei a pistone per lasciare libero lo spazio al traffico degli aerei civili che arriveranno e partiranno dal « Leonardo da Vinci ».

GUSTAVO SELVA

Anno IV - n. 10 Roma 2 febbraio 1961

AGENZIA GIORNALISTICA « ITALIA »

NOTIZIE NON DIRAMATE

Fiumicino (3)

ROMA, 2. - Agenzia « Italia ». — Il Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero dei Lavori Pubblici, Dott. Gustavo Selva, ha inviato al nostro Direttore, in data 1 febbraio 1961, la lettera che segue:

« Caro Dottore,

nelle sedute pubbliche di sabato 28 e martedì 31 gennaio, al Senato, è stato fatto il mio nome quale autore dei due "servizi" sull'Aeroporto di Fiumicino, pubblicati nel bollettino delle "Notizie non diramate" dell'Agenzia "Italia", rispettivamente del 17 novembre e del 21 dicembre 1960.

Mi dispiace di dover chiamare in causa la Sua Agenzia e Lei personalmente, ma, appellandomi alla Sua cortesia, La prego di darmi atto che, non appartenendo alla redazione dell'Agenzia "Italia", non ho redatto, nè partecipato in alcun modo alla compilazione dei due suddetti "servizi"; La prego altresì di darmi cortesemente atto che, anche nella mia qualifica di Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero per i Lavori Pubblici, non ho avuto una qualsiasi parte, diretta o indiretta, nella pubblicazione dei due "servizi".

La ringrazio e Le porgo i più distinti saluti,

GUSTAVO SELVA »

Il nostro Direttore, in data 2 febbraio, ha così risposto al Dott. Selva:

« Caro Dottore,

La ringrazio della Sua lettera. Essa viene incontro al mio desiderio di darLe atto della più completa estraneità, Sua e del Ministero dei Lavori Pubblici, a quanto scritto dall'Agenzia "Italia" sull'Aeroporto di Fiumicino. Ma la ringrazio non soltanto per questo: la Sua lettera mi consente di precisare a Lei e, Suo tramite, al Ministro Zaccagnini, alcuni aspetti della discussione nata, entro e fuori il Parlamento, intorno al problema della nuova aerostazione e che direttamente investono la responsabilità dell'Agenzia che ho l'onore di dirigere.

Si tratta, invero, di aspetti marginali e secondari; ma poichè qualche membro del Senato ha ritenuto che il dibattito su Fiumicino avesse per scopo, anzichè l'accertamento dell'efficienza dell'Amministrazione e delle leggi che regolano l'azione dello Stato nel settore dei LL.PP., l'accertamento della Sua appartenenza o meno all'Agenzia "Italia" o il carattere della nostra Agenzia e lo scopo dei nostri "Bollettini Riservati", mi sembra utile una precisazione.

Le sarei anzitutto grato se volesse far presente al Ministro Zaccagnini che l'Agenzia "Italia" sarebbe onorata di annoverarLa tra i propri collaboratori, ma che, a dispetto delle affermazioni del Sen. Nencioni, devo riconfermare che non esiste un rapporto del genere.

Non so dove l'„Annuario della Stampa" — pubblicazione che non ha del resto alcun carattere di ufficialità — abbia tratto le informazioni che il parlamentare del MSI ha presentato come se costituissero una indiscutibile prova della veridicità delle sue dichiarazioni. Ma chi dubitasse di quanto sono in grado di asserire, può rivolgersi all'Istituto di Previdenza dei Giornalisti per conoscere l'elenco dei redattori e dei collaboratori dipendenti dall'Agenzia "Italia".

L'equivoco in cui è caduto l',,Annuario della Stampa" può essere giustificato sulla base dei rapporti di scambio dei servizi intercorsi tra noi e l',,Avvenire d'Italia", di cui Lei è Redattore parlamentare. Gli altri equivoci si spiegano soltanto con il cattivo gusto, la leggerezza ed il disprezzo per la serietà del Parlamento e della stessa lotta politica. Noi cediamo all',,Avvenire" — come Lei sa e come penso abbia già fatto presente al Ministro Zaccagnini — corrispondenze da varie capitali estere ed acquistiamo alcuni servizi, tra i quali il resoconto parlamentare da Lei redatto. Non per questo si stabiliscono dei rapporti di collaborazione, in quanto non intercorre tra l',,Avvenire d'Italia" ed i nostri corrispondenti all'estero e tra l'Agenzia "Italia" e Lei, alcun vincolo di dipendenza e obblighi di qualsiasi genere. Si tratta di problemi che vengono regolati tra le Amministrazioni delle due aziende alle quali tanto Lei quanto io siamo del tutto estranei.

Lei mi chiede, poi, di darLe atto che, nella Sua qualità di Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero dei Lavori Pubblici, non ha avuto parte, nè diretta nè indiretta, nella pubblicazione dei due servizi su Fiumicino apparsi sul Bollettino Riservato della nostra Agenzia nn. 78-80.

Mi consenta, caro Dottore, per l'uso che riterrà più opportuno di farne, di raccontare come nacque la nostra inchiesta su Fiumicino. Questa piccola storia, questo episodio giornalistico, fa giustizia da solo di tante supposizioni e malevole illazioni che si sono volute trarre; la storia dimostra con quanta acredine, con quanta superficialità, con quanta ipocrisia siano stati distorti, falsati, adulterati dati di fatto che rientrano, in questo caso, nella normale attività quotidiana di un organo di stampa.

Le ricorrenti "voci" su Fiumicino erano giunte al nostro orecchio già da qualche mese e facemmo anche qualche iniziale sondaggio per accertarne l'attendibilità. Poi non si parlò più della cosa. Ma le voci, come del resto le calunnie, hanno un corso... omerico e giunsero quindi, in breve, a tutta la stampa italiana.

Mi consenta di farLe uno stralcio — e preciso che si tratta di uno stralcio affrettato — degli articoli apparsi sui principali quotidiani nazionali dall'agosto al 17 novembre 1960, data in cui sul nostro Bollettino Riservato diramammo la prima puntata dell'inchiesta su Fiumicino. Per risparmiarLe una noiosa lettura Le darò, con la indicazione del giornale e della data, i titoli e sottotitoli degli articoli e delle notizie alle quali mi riferisco.

« La Giustizia » - 13-11-60: « L'aeroporto per ora non può funzionare - Adesso tutti "avevano previsto", ma nel mese di luglio tutti stettero zitti ».

« Il Paese » - 13-11-60: « Quando servirà per gli aerei? ».

« L'Unità » - 13-11-60: « Giocano al calcio su 33 miliardi ».

« Il Messaggero » - 13-11-60: « Ancora chiuso al traffico l'aeroporto "Leonardo da Vinci" ».

« L'Unità » - 16-9-60: « Miliardi ed improvvisazione ».

« Il Tempo » - 9-11-60: « L'aeroporto di Fiumicino non è pronto ad accogliere l'intero traffico di Ciampino - Il trasloco non avverrà prima del 1962 ».

« Il Secolo » - 10-11-60: « L'aeroporto incompiuto ».

« L'Unità » - 11-11-60: « Il 1° novembre è trascorso, ma l'aeroporto è inagibile ».

« Paese Sera » - 12-11-60: « Sull'aeroporto di Fiumicino invece del traffico aereo combattute partite a pallone ».

« Avanti! » - 12-11-60: « Non sapevano che mancava la strada ».

« Il Globo » - 13-11-60: « L'aeroporto di Fiumicino entrerà in funzione in primavera - La mancanza di fondi ha ritardato il completamento di opere essenziali ».

« Avanti! » - 21-8-60: « Solo a novembre in funzione l'intercontinentale "Da Vinci" ».

« Il Paese » - 21-8-60: « Pregi e difetti del faraonico complesso ».

« La Giustizia » - 21-8-60: « L'aeroporto di Fiumicino funzionerà dal 1° novembre - Il rinvio dovuto ad impreviste difficoltà di ordine tecnico ».

« Il Corriere della Sera » - 21-8-60: « Entrerà in funzione tra qualche mese - E' costato 10 anni di lavoro e 31 miliardi ».

« Il Messaggero » - 21-8-60: « Dieci anni per un aeroporto ».

« L'Unità » - 20-8-60: « L'opera "incompiuta" del regime - Oggi la consegna fittizia dell'aeroporto di Fiumicino ».

« L'Unità » - 7-8-60: « Gli esperti ci hanno dato ragione - Le società aeree rifiutano di fare scalo a Fiumicino ».

« Paese Sera » - 8-8-60: « Togni "fugge" in USA per il fallimento dell'operazione Fiumicino ».

Potrei continuare, ma Le risparmio il resto. Mi sembra che quanto già allora si andava pubblicando, le « voci » che uscivano ormai dai salotti romani per diffondersi un po' ovunque, soprattutto tra il popolo, i continui rinvii e tutto il resto, giustificassero l'interessamento di un giornalista. La nostra inchiesta su Fiumicino non è nata, quindi, da un suggerimento di questa o quella parte, contro questa o quella parte, — l'Agenzia « Italia » non si è mai prestata ad operazioni del genere — ma dal desiderio e dal responsabile proposito di accertare l'attendibilità di voci ricorrenti e preoccupanti, convinti come siamo che non c'è democrazia dove non c'è verità e, quando occorra, il coraggio della verità.

Siamo tanto poco ufficiosi e tanto poco condizionati nella nostra attività di giornalisti che non ci preoccupammo, contrariamente a quanto dice il Sen. Pastore, di chiedere autorizzazione di sorta per scrivere o per non scrivere. Dirò di più (e con questo Le riconfermo la Sua estraneità ai fatti anche come responsabile dell'Ufficio Stampa del Ministero dei Lavori Pubblici): di proposito non volemmo sentire il Ministero dei LL.PP. ritenendolo parte in causa.

Così nacque l'inchiesta. Il redattore incaricato mi fornì elementi che non ritenni di poter utilizzare per un servizio giornalistico in quanto mancavano dati di assoluta certezza o di cui potessimo provare l'assoluta certezza. Le voci apparivano tuttavia così gravi che ritenni doveroso, da parte mia, farne cenno nel nostro Bollettino Riservato sotto forma di lettera al Direttore perchè altri indagasse. La lettera mi fu consegnata il 16 novembre scorso; invitai allora il redattore in parola a prendere contatti con Lei per preavvertirla di quanto stavamo per pubblicare. Posso in qualsiasi momento testimoniare che quello fu l'unico colloquio che intercorse sulla questione di Fiumicino tra l'Ufficio Stampa dei Lavori Pubblici ed un rappresentante della nostra Agenzia in data precedente al 17 novembre. Posso anche testimoniare che a seguito di quell'incontro non fu portato nessun mutamento al testo della lettera per Suo suggerimento e per Sua indicazione. Del resto il nome del giornalista che curò l'indagine e che ebbe almeno una decina di colloqui con varie persone, è ben noto negli ambienti dell'Aviazione Civile, di Ciampino, delle Compagnie, dei tecnici interessati alla costruzione di Fiumicino. Ci vuole una buona dose di malafede o di superficialità per chiamare in causa il Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero dei LL.PP.

Quanto alle fonti delle nostre informazioni, mi consentirà di mantenere un doveroso riserbo. Posso dire, peraltro, che furono sentiti elementi qualificati della Direzione dell'Aeroporto di Ciampino, dirigenti di 4 grandi Compagnie di navigazione aerea, tecnici che, sia pure in posizione di secondo piano, avevano partecipato alla costruzione dell'aerostazione, ambienti dell'Aviazione Civile. Non furono sentiti Ministri, nè ex Ministri, nè uomini politici, nè direttori generali, nè funzionari ed esperti ministeriali. Ci si proponeva d'altra parte di ritornare sull'argomento, riportando le repliche ufficiali od ufficiose alle critiche che noi avevamo raccolto.

Mi sembra, a questo proposito, che non sia stata posta troppa attenzione, anche da parte di chi non aveva interesse a servirsi della nostra indagine per pura speculazione politica, ad un'avvertenza con la quale si apriva la lettera del nostro redattore. « L'inchiesta — egli scriveva — non mi ha consentito di acclarare la consistenza o meno di tutti i "si dice" circa le responsabilità

di varia natura, non esclusa quella morale, nella realizzazione dell'opera: a tal fine occorrerebbero mezzi che un giornalista non possiede ».

L'accusa di scandalismo che qualcuno ha voluto riversare su di noi, o l'accusa di leggerezza, sono ingiuste e infondate. Il « Bollettino Riservato » dell'Agenzia non è redatto — come ha scritto l'« Unità » — per l'On.le Moro o per l'On.le Fanfani o per la Segreteria di Stato, ma per una cinquantina di abbonati. Tra questi, guarda caso, non figura nè l'On.le Moro, nè il Presidente Fanfani, nè, ovviamente, la Segreteria di Stato. Esso non serve interessi politici di parte. Quanto alla correttezza giornalistica dell'iniziativa, non c'è bisogno che ricordi a Lei, giornalista, che esso ripete analoghe iniziative prese da organi di stampa come l'« Economist », l'« Express », la « France-Presse », la « DPA », la « Dehème ». Le collezioni stanno lì a dimostrare la serietà e la serenità di questa pubblicazione che deve essere da qualcuno apprezzata se la nostra Amministrazione è costretta giornalmente a respingere richieste di abbonamento provenienti dalle parti più disparate.

Debbo anche dire che, in quattro anni, non si sono verificate « fughe ». Il Bollettino non viene inviato nè ai giornali nè a giornalisti e questo ha garantito il mantenimento del riserbo.

La prima « fuga » si è avuta proprio per l'inchiesta su Fiumicino e non posso non deprecarla. Dopo un articolo apparso sulla « Settimana Incom » che riproduceva pressochè interamente il testo della nostra inchiesta, non esitammo neanche un momento ad accogliere il parere di quanti avevano avuto diretta o indiretta responsabilità nell'esecuzione dell'opera e che potevano contribuire, con la loro testimonianza, all'accertamento della verità.

Questi pareri apparvero sul Bollettino n. 87 (Anno III) del 21 dicembre 1960 e ad essi fu data, contro la nostra volontà, larga diffusione da parte di quanti avevano interesse a smentire le voci di cui l'Agenzia « Italia » si era fatta eco.

Vennero poi le pubblicazioni de « L'Unità » a Lei note. E mi lasci dire, caro Dott. Selva, che « irresponsabili » non furono i redattori dell'Agenzia « Italia » ma, a mio avviso, coloro che si premurarono di far pervenire alla stampa il testo dell'inchiesta, trascurando di proposito l'avvertimento da noi premesso e cioè che si trattava di « si dice » che necessitavano accertamenti che un giornalista non era in condizioni di fare.

Il Ministro Zaccagnini ha dichiarato al Senato che, ricevuta la prima segnalazione dell'Agenzia « Italia », si premurò di accertare l'attendibilità delle voci riportate. Un atteggiamento ben diverso da quello di alcuni oratori intervenuti nella recente discussione al Senato. Scusi questa mia lunga precisazione. Le sarò grato di quanto potrà fare per chiarire all'On.le Zaccagnini la nostra posizione, che non fu certo un episodio di « cannibalismo politico », nè di lotta di fazioni. Credo che una democrazia sana debba avere il coraggio della verità e temere soprattutto il silenzio. Certo chi si sforza di far luce disturba quanti amano vivere nella quieta penombra; ma l'unico modo per evitare i fossi è quello di procedere con la lanterna, anche se il più delle volte si finisce per appurare che il cammino che si temeva accidentato è invece libero e piano. Ma bisogna dirlo perchè chi cammina sulla stessa strada possa avanzare senza sospetti e con tranquillità.

Voglia gradire, caro Dottore, i mei migliori saluti, suo

ADOLFO ANNESI »

* * *

PRESIDENTE — Con la sua esposizione, ella ha prevenuto gran parte delle situazioni alle quali dobbiamo interessarci e pertanto non ci rimangono che poche domande da rivolgerle. Per esempio, per quanto riguarda i lavori non finanziati, vista la posizione negativa assunta dal Ministro del tesoro, perchè non ha pensato di portare la questione in sede di Consiglio dei ministri, dove forse più facilmente sarebbe stato possibile dirimere il contrasto di vedute? Dai verbali dei

Consigli dei ministri, non risulta che ella abbia portato la discussione in quella sede.

TESTE — Non mi sono trovato davanti ad una posizione rigidamente negativa, chè in quel caso avrei investito della questione il Presidente del Consiglio. Poi è venuta la crisi ed io sono uscito dal Governo.

PRESIDENTE — Ella pensa che il sistema dei lavori senza copertura finanziaria incida sui costi?

TESTE — Per quanto riguarda il caso in questione, le forniture sono state sempre eseguite a prezzi convenienti per l'Amministrazione. Ciò si deve forse al fatto che le imprese non hanno mai sospettato di dover attendere un anno o un anno e mezzo. Sono stati eseguiti lavori con prezzi unitari uguali ad altri lavori precedenti.

PRESIDENTE — Quale danno sarebbe derivato se si fossero attesi i finanziamenti prima di dare inizio ai lavori?

TESTE — Il danno maggiore sarebbe derivato dal periodo che l'aeroporto sarebbe rimasto inutilizzato; in secondo luogo le maggiori pretese delle imprese le quali avrebbero dovuto smontare i cantieri, che già avevano sul posto, e poi rimontarli in un secondo tempo; ed infine il maggior costo che noi avremmo dovuto pagare, dati gli aumenti — calcolabili all'incirca sui 15-20 per cento — delle paghe e degli oneri. E tutto ciò senza contare il danno che sarebbe venuto ad una costruzione lasciata esposta alle intemperie senza copertura. Io penso che in un anno avremmo avuto all'incirca un danno di almeno 4 miliardi.

PRESIDENTE — Ho sentito accennare da lei e dall'ingegnere Rinaldi a degli impegni di Governo, a date ordinate per l'ultimazione dei lavori. Può dirci qualcosa di più preciso al riguardo?

TESTE — Esiste una serie di lettere scambiate tra il Presidente del Consiglio Fanfani e l'onorevole Tambroni relative ai lavori di Fiumicino, impegni presi anche nei loro rispettivi discorsi programmatici fatti al Parlamento.

PRESIDENTE — Ha avuto colloqui specifici sull'argomento con Ministri?

TESTE — Ho avuto colloqui con Segni, Tambroni, Fanfani e mi sono sempre sfogato con loro per le difficoltà che si incontravano nella realizzazione di questi lavori.

PRESIDENTE — Circa l'affidamento dell'aviorimessa alla ditta Castelli come mai lei, pur avendo saputo che la ditta in questione, avvalendosi indubbiamente di una indiscrezione, era riuscita ad avere il progetto di massima che poi le viene consegnato, non solo non protestò, ma aderì invece alla sua richiesta?

TESTE — A distanza di due anni è giusto che lei faccia questa osservazione. Preciso comunque che la lettera inviata il 20 giugno alla ditta Castelli non è mia, ma della Direzione generale. Lei sa benissimo che un Ministro deve firmare migliaia di lettere al giorno ed è logico quindi che si affidi a quanto predisposto dalla Direzione generale.

PRESIDENTE — Ma nel caso specifico si trattava di una lettera importante, prescindendo dal fatto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva espresso in precedenza parere favorevole per l'appalto concorso. Come mai arriva poi alla trattativa privata? Un Direttore generale non si assume la responsabilità di una decisione del genere senza il benestare del suo Ministro. Lei, poi, nella sua lunga esposizione, si è riferito all'appalto concorso, alla licitazione privata, alla trattativa, ma non ad un'altra forma alla quale l'Amministrazione ricorre e cioè la gara esplorativa, che in fondo è una specie di trattativa privata che segue ad una consultazione di alcune ditte per poter fare comparativamente una valutazione di prezzo, di capacità al fine di scegliere poi quella che dà maggiori garanzie. Come mai per un lavoro di sì grande mole non si ricorre a questa procedura?

TESTE — Non ricordo i dettagli; nulla di improbabile, però, che queste esplorazioni siano state fatte prima di sottopormi l'offerta della Castelli. Comunque, una volta esperite e risolte determinate formalità, la Amministrazione è libera di decidere quale tipo di gara scegliere e di affidare i lavori a chi ritiene più opportuno e ciò nel pieno rispetto della legge. Non escludo, tuttavia, che si sia potuta fare una valutazione sbagliata; crede lei che sia stato eventualmente

questo il solo caso? Chissà quante ne abbiamo fatte!

Quella fornitura, però, è stata fatta in piena regolarità perchè l'Amministrazione, considerata l'urgenza di portare a termine i lavori nel più breve tempo possibile e che l'impresa era tecnicamente bene attrezzata (aveva presentato il tipo di aviorimessa più indicato procurando allo Stato un risparmio di un miliardo, ad onta di un nubifragio violento che minacciò di distruggere quanto già era stato realizzato) ritenne opportuno affidare a lei l'incarico. Comunque, una volta d'accordo la Direzione generale con il Consiglio superiore evidentemente dovevo essere d'accordo anch'io.

PRESIDENTE — Il parere del Consiglio superiore è posteriore.

TESTE — Nella valutazione, ma probabilmente per via breve si è sentito prima. Ripeto però che nel progetto della ditta Castelli noi abbiamo trovato una grande convenienza economica. D'altra parte i progetti delle aerostazioni sono tutti talmente diversi che non è possibile fare una comparazione tra loro: la valutazione è puramente soggettiva.

PRESIDENTE — Può spiegarmi quelle palesi contraddizioni in cui si è incorsi nella scelta del progetto per la costruzione dell'aerostazione? Ella sa che si fece un appalto concorso per un sistema decentrato di aerostazione: fra i due progetti che furono presentati (uno accentrato ed uno decentrato) si scelse quello accentrato, perchè si presentava più vicino al tema dell'appalto concorso, ma poi si fece cambiare il progetto alla ditta vincitrice perchè doveva essere decentrato!

TESTE — Innanzitutto, gli elaborati che si presentano sono sempre di larga massima, il che vuol dire che poi possono essere cambiati. In secondo luogo, come avrei potuto io contestare la conclusione unanime di un comitato di 14 esperti nominati per legge?

PRESIDENTE — La ditta Castelli, che uscì soccombente dall'appalto concorso per l'aerostazione, ebbe a protestare direttamente o indirettamente?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Sa se, a proposito dei lavori per l'aviorimessa, furono fatte delle esplorazioni da parte dell'Aeronautica?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Ci vuol dire perchè il colonnello Amici fu allontanato dall'incarico? Noi abbiamo dovuto contestargli la sua partecipazione, diretta o indiretta attraverso familiari e conoscenti, a numerose attività a carattere edilizio. Ella ne era al corrente?

TESTE — Quest'ufficiale, come tecnico, ha un certo valore, ma a me non piacevano i suoi sistemi di avvicinare le ditte, di spadroneggiare nell'aeroporto. Erano cose che avevo sentito, ma che non potevo appurare e che ho segnalato a chi di dovere, e cioè al Ministro della difesa. E più volte: nel 1958, nel 1959 e nel 1960: a voce e per telefono. Non ricordo di aver fatto segnalazioni per lettera.

PRESIDENTE — Il colonnello Amici, nella sua deposizione, ha detto di essere buon amico dell'Eccellenza monsignor Angelini. Ha avuto quest'ultimo occasione di parlare con lei dell'Amici o di altre persone interessate a Fiumicino?

TESTE — Non ne so niente perchè sono ormai parecchi anni che ho perduto di vista Monsignor Angelini.

PRESIDENTE — Come mai, ad onta del suo intervento, contro l'Amici non fu preso nei suoi riguardi alcun provvedimento?

TESTE — Mi fu risposto che dall'inchiesta non risultava nulla a suo carico.

PRESIDENTE — Sa quali erano i rapporti che intercorrevano tra l'Amici e il Romano? Ritiene ella che, se il Romano avesse agito con maggiore energia, le cose avrebbero potuto avere un corso diverso, evitando di spendere tanto denaro in più?

TESTE — Non sono in grado di rispondere a questa domanda non essendomi interessato alla gestione Romano. Può anche darsi che il Romano avesse un carattere debole; comunque la Direzione dei lavori era certamente succube del settore aeronautico.

PRESIDENTE — La lettera del Presidente Zoli le giunse inaspettata o fu in conseguenza di un discorso precedentemente avuto con lui?

TESTE — Fu la conseguenza di una precedente conversazione. Quando andai al Ministero trovai molte cose che non andavano e ne parlai con chi di competenza.

PRESIDENTE — Sa lei dei contrasti esistenti tra la ditta Manfredi ed il Ministero dei lavori pubblici, contrasti che indussero il Ministero difesa a fare — tramite il generale Pezzi — una riunione per discutere sull'opportunità o meno di affidare i lavori a questa ditta? È normale che un Ministero si occupi di cose che sono di competenza di un altro?

TESTE — Questo va addebitato alla famosa mezzadria cui accennavo prima. Comunque quando mi accorsi delle condizioni in cui si trovava la pista n. 5 decisi di interrompere i lavori alla Manfredi. Questa ditta non fu più considerata a noi gradita, tanto è vero che non ebbe da parte nostra alcuna lettera di invito.

PRESIDENTE — Guardi che per l'aerostazione fu invitata.

TESTE — Probabilmente prima che io assumessi il Dicastero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Ella, che ha dimostrato di conoscere bene le nostre leggi come spiega che, ad onta di quanto era accaduto tra la Manfredi e il Ministero dei lavori pubblici, vennero ugualmente affidati a questa ditta altri lavori?

TESTE — Ma di questo non posso rispondere perchè è accaduto prima che io fossi nominato Ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Sa che c'è stata una presa di posizione vivacissima contro il ministro Zaccagnini da parte dell'ingegner Faggioni?

TESTE — Non lo so. So che il Ministro Zaccagnini con me è stato molto corretto.

PRESIDENTE — Sa che nell'ufficio nel quale era colonnello il Col. Amici prestava servizio anche il colonnello Panunzi, a carico del quale era stata svolta un'inchiesta?

TESTE — Non ho mai sentito questo nome.

PRESIDENTE — Ella ha accennato a raccomandazioni che avrebbe avuto per mantenere inalterate le situazioni a Fiumicino, raccomandazioni che sono state da lei respinte. Gradirei sapere da chi sono venute e lo scopo che esse avevano.

TESTE — Io ebbi molte segnalazioni, anche nell'ambito del mio Ministero, da persone che mi consigliavano di non cambiar nulla, perchè quella di Fiumicino era una questione talmente complicata e spinosa che avrebbe portato più noie che altro. Nel mio Ministero si era diffuso lo scetticismo più assoluto. Per un anno di seguito, infatti, i funzionari non credevano a quel che io dicevo loro. Hanno cominciato a credere quando, a distanza di 8 mesi, hanno visto che l'aeroporto veniva fuori.

PRESIDENTE — Quindi non erano raccomandazioni intese a non toccare interessi costituiti, bensì consigli di non impelagarsi nella faccenda?

TESTE — Proprio così.

PRESIDENTE — In occasione della sua visita a Fiumicino, il 4 febbraio, ella ebbe a lamentarsi che il suo collega Ministro della difesa per la situazione disordinata che trovò. Quale fu il risultato della sua doglianza?

TESTE — I generali furono in gran parte cambiati.

PRESIDENTE — Perchè sostituì l'ingegner Rinaldi, che in definitiva aveva fatto così bene?

TESTE — Innanzitutto perchè l'ingegner Rinaldi nel frattempo era stato promosso al quarto grado e quindi si trovava un po' a disagio nei confronti del Direttore generale che, pur avendo lo stesso grado, doveva sovraintendere; e poi anche perchè ormai si aveva bisogno di un amministrativo più che di un tecnico.

PRESIDENTE — Quali erano i funzionari del suo Ministero che potevano firmare per il Ministro?

TESTE — Secondo le deleghe, fino ai capi divisione. Credo che al Ministero dei lavori pubblici non meno di 250-300 persone potessero firmare per il Ministro, naturalmente in rapporto al grado di importanza di ciò che si firmava.

PRESIDENTE — È accaduto mai, durante la sua gestione, che un direttore generale abbia

firmato per lei una grossa pratica riguardante un mutamento di orientamento, senza informarla? Comunque, può ciò accadere?

TESTE — La legge dà delle responsabilità personali ad alcuni funzionari. Durante la mia gestione non è mai accaduto.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. GIUSEPPE TOGNI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE BENIGNO ZACCAGNINI

La Commissione, riunìta in seduta il 20 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Benigno ZACCAGNINI.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa tetsimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Nel gennaio del corrente anno ella ha tenuto al Senato un lunga esposizione sulla vicenda di Fiumicino; conferma quella esposizione?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Lei sa che alcuni lavori, iniziati dal suo predecessore, onorevole Togni, e proseguiti poi sotto la sua gestione, sono stati eseguiti senza una formale copertura finanziaria. Dagli atti risulta che ella scrisse una lettera all'allora Ministro del tesoro onorevole Taviani sollecitando appunto dei finanziamenti, ma non ebbe risposta. Può dirci se ha avuto con il Ministro Taviani almeno delle assicurazioni in via breve?

TESTE — Con il ministro Taviani concordai che circa la metà della spesa sarebbe stata iscritta nel fondo globale; a questo scopo ho anche presentato un disegno di legge al Consiglio dei ministri. Comunque quando l'onorevole Togni mi passò le consegne, pur lasciando la questione in sospeso, mi assicurò che vi era un'intesa con il Ministero del Tesoro per condurla in porto.

PRESIDENTE — Quando nella citata esposizione che lei tenne al Senato usò l'espressione « lavori compiuti nella promessa di futuri finanziamenti », io le scrissi una lettera chiedendole da quale elementi traeva questa affermazione e lei mi rispose dicendo che vi erano delle intese verbali. Conferma questa risposta?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — La promessa da parte del ministro Tambroni del finaziamento di 4 miliardi le è stata resa nota solo dal ministro Togni o anche da altre fonti? Ha interrogato anche lei il ministro Tambroni?

TESTE — No, anche perchè questi non era più Ministro del Tesoro.

PRESIDENTE — Ne ha parlato con il ragioniere generale Marzano?

TESTE — Il ragioniere generale partecipò ad una delle riunioni nelle quali si discusse della necessità di iscrivere parte della spesa sul fondo globale.

PRESIDENTE — Alla luce della sua esperienza di Ministro, sa dirci se, anche per il passato, sono stati a volte compiuti lavori senza i relativi finanziamenti?

TESTE — In caso di estrema urgenza (ad esempio per delle alluvioni) se il fondo a disposizione per il pronto intervento non risulta sufficiente, si fa ugualmente fronte alle impreviste necessità.

PRESIDENTE — Che posizione aveva al Ministero il dottor Selva?

TESTE — Era capo dell'ufficio stampa del Ministero del lavoro; quando ebbi il dicastero dei lavori pubblici, essendo legato a lui da rapporti di antica amicizia, lo confermai capo dell'ufficio stampa del mio Ministero.

PRESIDENTE — Lo è ancora?

TESTE — È andato via da 5-6 mesi.

PRESIDENTE — Si è dimesso lui?

TESTE — Poichè nel quadro di attività della Rai-TV si era reso libero un posto di corrispondente da Bruxelles per i problemi del Mercato Comune egli ha ritenuto utile accettarlo giovando questo posto maggiormente alla sua carriera.

PRESIDENTE — Quando il dottor Selva pubblicò quelle notizie — così dette riservate — relative alla questione di Fiumicino sull'agenzia Italia, aveva avuto cura di avvertirla?

TESTE — No. Selva mi parlò della vicenda di Fiumicino quando già la stampa incominciava ad interessarsene. Mi chiese degli elementi in merito ed io gli risposti che, essendo

appena arrivato, mi limitavo per il momento a raccogliere del materiale. Di quell'articolo non ne fui informato.

PRESIDENTE — Ha influito lei sulla rettifica successiva?

TESTE — Sì, sul secondo articolo. Quando gli chiesi spiegazioni di quel che aveva fatto, egli si giustificò dicendo che il giornale gli aveva chiesto un articolo su Fiumicino molto tempo prima e che lui l'aveva mandato; ma in effetti, essendo trascorso più di un mese e mezzo prima che fosse pubblicato, lui, ad un certo momento, ritenne addirittura che non sarebbe più uscito.

PRESIDENTE — Ha controllato se effettivamente è trascorso tanto tempo prima che il giornale pubblicasse questo articolo?

TESTE — Sì, l'ho accertato e mi è risultato vero. Quando gli feci notare la grave mancanza che aveva commesso anche nei riguardi miei, lui mi consegnò una lettera con la quale rassegnava le sue dimissioni. Tuttavia io, ritenendo che avesse agito in buona fede, anche se, ripeto, mi aveva mancato di rispetto, non volli accettarle e gli ribadii il concetto che questo increscioso incidente doveva servirgli di lezione.

PRESIDENTE — Ma il capo dell'ufficio di un Ministero non può assumere la posizione di un libero professionista!

TESTE — Il Selva era corrispondente parlamentare di una catena di giornali cattolici tra cui « L'Avvenire d'Italia ». Gli feci notare che nulla gli impediva di svolgere questa attività, ma essendo capo dell'ufficio stampa del mio Ministero, doveva sentire certi limiti, consultarsi almeno con il suo Ministro.

PRESIDENTE — Ha accertato quali furono gli informatori del dottor Selva per quell'articolo?

TESTE — Non glielo chiesi formalmente; comunque la mia impressione fu che la fonte di informazione fosse l'ambiente di Ciampino dell'aeronautica.

PRESIDENTE — Lei ha mantenuto l'in. Faggioni alla stessa posizione dell'ingener Rinaldi, vale a dire sovraintendente. Come interpreta questa funzione? Quali poteri aveva in sostanza l'ing. Faggioni?

TESTE — Poteri coordinativi e di sovraintendenza ai lavori, nel senso che occorreva controllare il lavoro di varie imprese affinchè le opere previste fossero realizzate nel tempo stabilito.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui l'ingegner Faggioni fu sovraintendente ai lavori nell'aeroporto, aveva rapporti con lei, o riferiva con il direttore generale?

TESTE — Per la parte tecnica, in linea di massima, riferiva con il Direttore generale, ma aveva rapporti diretti anche con il Ministro.

PRESIDENTE — Da chi è stato sostituito l'ingegner Faggioni?

TESTE — Da nessuno; gli chiesi di rimanere a quel posto fino alla fine dei lavori.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui ella ha avuto il Dicastero dei lavori pubblici quale complesso di opere è stato compiuto?

TESTE — Nella mia relazione credo sia documentato, grosso modo, un complesso di opere di circa un miliardo.

PRESIDENTE — In questo periodo le risulta che siano stati affidati lavori a trattativa privata o si è sempre ricorsi al metodo delle gare?

TESTE — Certamente non è stata fatta nessuna trattativa privata.

PRESIDENTE — A seguito dello scioglimento del contratto stipulato dal ministro Aldisio con la ditta Torlonia, sa quanto si è pagato in più con i nuovi contratti rispetto a quello che si doveva pagare prima?

TESTE — Quello che risulta dalla mia relazione, non so altro.

PRESIDENTE — Il ministro Aldisio fece con i Torlonia una convenzione con la quale si stabilì per i terreni da espropriare — in qualunque momento — il prezzo unitario di 45 lire al metro quadro. Senonchè a seguito del mutamento del progetto dell'aeroporto (da sei piste si passò a due) sostenendosi che parte dei terreni previsti nella convenzione non sarebbero più serviti, il successore del ministro Aldisio, il senatore Merlin, rescisse quel contratto per cui le trattative si fecero volta per volta. Su questo punto della vicenda sa qualcosa di più di quanto ha già detto al Senato?

TESTE — Assolutamente nulla di più.

PRESIDENTE — Come mai dopo la vertenza avuta con la ditta Manfredi, il Ministro dei lavori pubblici ha affidato alla società Cost.-Fond. nuovi lavori, quando risulta dagli atti (in particolar modo dalla relazione De Martino) che dietro la Cost.-Fond. si celava la stessa ditta Manfredi? Sotto la sua gestione sono stati affidati lavori a questa ditta?

TESTE — Che io sappia no.

PRESIDENTE — Dopo la sua esposizione al Senato, ha fatto delle altre indagini, inchieste sul modo in cui si sono svolti i lavori a Fiumicino?

TESTE — Conclusa la mia esposizione ritenni mio dovere mettere a disposizione del Senato tutti i documenti che ero riuscito ad avere. Dopo non ho fatto altre indagini anche in considerazione del fatto che era stata istituita un'apposita Commissione di inchiesta alla quale era devoluto questo compito specifico.

PRESIDENTE — Volevo sapere se, prese le consegne di una così importante opera (allora già cirvolavano le prime voci su Fiumicino, già era avvenuto l'episodio del dottor Selva) non sentì il bisogno di sincerarsi di come stavano le cose.

TESTE — Quando ebbi il Dicatero dei lavori pubblici mi resi subito conto che per la questione di Fiumicino c'erano tra le due Amministrazioni (Lavori pubblici ed Aeronautica) rapporti di freddezza, di una certa distanza nel senso che da parte nostra si sosteneva che i lavori erano compiuti e che l'aeroporto quindi poteva ritenersi agibile, mentre da parte dell'Aeronautica si sostenenva esattamente il contrario.

Chiesi all'ingegner Faggioni — uomo diligente e preciso — di farmi il quadro della situazione e mi accertai che in sostanza rimanevano da fare soltanto delle rifiniture. Decisi allora, di intesa con l'onorevole Andreotti, di provocare un incontro con i funzionari dei due Ministeri e quando ci incontrammo ricordo che si fece una specie di graduatoria dei lavori a seconda dell'urgenza (lavori di prima, di seconda e di terza urgenza) nel tentativo di rispettare l'impegno preso dall'onorevole Togni di aprire l'aeroporto in occasione delle Olimpiadi.

PRESIDENTE — A questo proposito vi fu un incontro tra lei, i ministri Andreotti e Togni ed il presidente Fanfani?

TESTE — Sì, proprio per coordinare il lavoro al fine di rendere al più presto agibile l'aeroporto.

PRESIDENTE — Se non sbaglio questa riunione è stata preceduta da una corrispondenza non soltanto tra il Ministro Togni ed il Presidente del Consiglio, ma anche direttamente con lei. Vorremmo sapere cosa è stato detto, con esattezza, in questa riunione: se cioè si è parlato soltanto del coordinamento dei lavori o anche di cose più delicate.

TESTE — Ripeto che quando andai al Ministero trovai una situazione di freddezza nei rapporti con l'Aeronautica per cui proposi subito all'onorevole Andreotti di appianare, parallelamente, la faccenda. Il punto importante, naturalmente, rimaneva quello dei lavori fatti senza una formale copertura finanziaria. In un secondo momento vi fu la discussione tra l'ingegnere Faggioni il quale sosteneva che il Ministero dei lavori pubblici aveva eseguito tutti i lavori che gli erano stati commissionati e gli altri che affermavano invece che vi erano ancora da completare lavori di considerevole portata. Questo fu il punto che determinò il risentimento dell'onorevole Togni, il quale, convinto che tutto era stato fatto, ritenne che le richieste avanzate dall'Aeronautica e prospettate come essenziali, non fossero utili, ma dovute semplicemente ad una specie di inerzia per non voler abbandonare Ciampino e spostarsi a Fiumicino. Nella riunione con il presidente Fanfani si discusse proprio di questo; anzi ricordo che fui io stesso a chiedere a Togni di intervenire essendo lui più informato di me di tutti gli svolgimenti della vicenda.

PRESIDENTE — A questa riunione furono presenti anche i funzionari?

TESTE — No; ricordo che si elencarono le opere richieste al Ministero dei lavori pubblici, quelle che erano state eseguite e quelle che dovevano ancora essere condotte a

termine. Si trattava, comunque, veramente di piccole cose.

PRESIDENTE — Si parlò anche delle cause che avevano dato origine ai primi commenti sulla vicenda di Fiumicino?

TESTE — No; si parlò soprattutto dell'urgenza di portare a termine i lavori.

PRESIDENTE — Essendo sostanzialmente finito l'aeroporto, salvo alcune opere di rifinitura, come spiega che in fatto si tardò sei mesi quando è stato dimostrato che bastavano soltanto 15 giorni a farli?

TESTE — Penso che il passaggio da un Governo, all'altro, da un Ministro all'altro abbia influito sul ritardo dell'attuazione dei piani. Ad ogni modo si arrivò a preparare l'aeroporto per i voli Ciard. Ebbi inoltre l'impressione che ci fosse una specie di inerzia da parte delle Compagnie a trasferirsi da Ciampino a Fiumicino.

PRESIDENTE — Questo ritardo fu dovuto soltanto a ragioni di carattere tecnico?

TESTE — Ha giocato anche una certa resistenza psicologica.

PRESIDENTE — I dati abbondantemente esposti nella sua relazione al Senato sono il frutto di una sua indagine personale o della collaborazione di persone di sua fiducia? Cioè: ha potuto controllare personalmente tutto quanto ha esposto o si è basato su informazioni di altre persone?

TESTE — Evidentemente non ho letto tutti i documenti ai quali mi sono riferito al Senato; mi sono servito della collaborazione di persone delle quali potevo fidarmi nella maniera più completa al punto che mi assumo serenamente la responsabilità di quanto ho detto e scritto.

PRESIDENTE — Prima dell'apertura dell'aeroporto al traffico, l'Aeronautica chiese di fare alcuni lavori. Questi ultimi lavori sono stati fatti sempre sulla precedente « promessa di futuri finanziamenti »? O su una successiva esplicita promessa di finanziamenti fatta direttamente a lei dal nuovo Ministro del tesoro?

TESTE — Ho detto che c'era una intesa fra i due ministri ma poichè agli atti non risultava nulla di formale io cercai di provocare quell'incontro con l'onorevole Andreotti per stabilire lo stato di consistenza della eredità che assumevo e in quella occasione prendemmo impegno di portare a termine i lavori nel più breve tempo possibile. Naturalmente, prima di condurre a termine questi lavori, avemmo l'incontro con il Presidente Fanfani per esporgli appunto la situazione.

PRESIDENTE — Sostenne quindi la necessità non solo della liquidazione del passato ma anche di poter spender altro denaro?

TESTE — Su questo punto ebbi dal Presidente del Consiglio l'impegno che si sarebbe provveduto — come è stato fatto — sul fondo globale.

PRESIDENTE — L'onorevole Togni nella sua deposizione ha detto che il Presidente del Consiglio del tempo, senatore Zoli, ebbe a scrivergli una lettera con la quale sollecitava la conclusione dei lavori di Fiumicino. È a conoscenza lei di questa lettera?

TESTE — No.

PRESIDENTE — È possibile cercarla negli atti del Ministero?

TESTE — Cercherò di trovarla.

PRESIDENTE — Nel discorso che tenne al Senato, più di una volta ha detto che i lavori erano costati 34 miliardi. Poiche a noi risulterebbe una cifra inferiore (31-32 miliardi) può dirci se si tratta di una sua svista o di un nostro errore di calcolo?

TESTE — Credo che sia una mia svista.

PRESIDENTE — Può accertarlo?

TESTE — Certamente.

PRESIDENTE — Ella ha fatto parte anche di precedenti Ministeri; ricorda se nelle riunioni del Consiglio dei Ministri (anche se non si è verbalizzato) si sia parlato qualche volta di Fiumicino, nel senso che implicitamente o esplicitamente il Governo si impegnava a realizzare l'opera e a farlo nel migliore dei modi e al più presto possibile?

TESTE — Già nel precedente Governo ci si era impegnati a realizzare questi lavori e questa era anche la posizione assunta dal Ministro del tesoro.

PRESIDENTE — Siccome è stato più volte affermato, sia da funzionari del Ministero dei lavori pubblici, sia — e molto chiaramente — dal Ministro Togni che il Governo

si era impegnato ad ultimare l'aeroporto per lo meno per le Olimpiadi (perchè prima si era parlato dell'Anno Santo, poi del 1° gennaio 1960 ed infine delle Olimpiadi) sa, se questo impegno di Governo è stato concretizzato in un atto verbale o meno?

TESTE — Non ricordo che ci sia stata una discussione apposita al Consiglio dei Ministri, credo anzi di no. Però dai colloqui, da quel che si sentiva dire, la scadenza delle Olimpiadi era ormai un fatto acquisito.

PRESIDENTE — Conosce la ditta Bertaccini Ezio e Canaccini Baldassarre da Forlì? Sa che la stessa ditta ha una vertenza con l'impresa Manfredi per i lavori di Fiumicino?

TESTE — Lo ignoro.

PRESIDENTE — Il Ministero dei lavori pubblici assunse il compito di eseguire tutte le opere necessarie ad ultimare l'aeroporto e consegnarlo in perfetto stato di agibilità. Come spiega che invece il Ministero della difesa aveva dal canto suo altri impegni di spesa (uno di 105 ed un altro di 180 milioni) per lavori che doveva fare il Ministero dei lavori pubblici?

TESTE — Nella ricognizione che facemmo si stabilì che alcuni lavori di riparazione delle piste li avrebbe fatti l'Aeronautica perchè — su suggerimento dell'onorevole Andreotti — si considerò che l'VIII reparto aeronautico era più qualificato di noi a farli.

PRESIDENTE — Ma i lavori di riparazione delle piste li avete fatti voi.

TESTE — Quelli riguardavano una successiva ricognizione. Le piste ed i piazzali erano stati già fatti; rimanevano, come ho detto, soltanto delle piccole rifiniture.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. BENIGNO ZACCAGNINI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE GIULIO ANDREOTTI

La Commissione, riunita in seduta il 20 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Giulio Andreotti.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — In un discorso al Senato ella ha fatto cenno ad un programma elaborato dal C.I.R. nel 1948, nel quale si prevedeva, mi pare, una spesa di venti miliardi per la costruzione dell'aeroporto di Roma. Siccome non ho potuto rintracciarlo, avrebbe la possibilità di farmelo pervenire?

TESTE — C'è un programma del C.I.R. che prevede diverse opere pubbliche; tra queste è compresa la costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma per una spesa di 21 o 23 miliardi, non ricordo bene. Il documento deve essere certamente tra gli atti d'ufficio.

PRESIDENTE — Durante la sua attività e per l'esperienza fatta al Ministero del tesoro, ha avuto modo di constatare se siano stati mai eseguiti lavori pubblici senza copertura finanziaria? Comunque, le risulta che qualche volta avviene nella prassi?

TESTE — No. Io non ho avuto esperienze dirette in questo campo. Sono stato soltanto otto mesi Ministro del tesoro, ma non ho mai avuto notizia di lavori fatti senza preventiva copertura.

PRESIDENTE — In un discorso al Senato, ella, nella sua qualità di Ministro della difesa ha difeso il suo Ministero contro alcune accuse o insinuazioni, rivendicando la rispettabilità e la dedizione al dovere di quel personale; però ella ha assunto anche la difesa di un ufficiale, esattamente il colonnello Amici nei confronti del quale la Commissione, in base alle indagini che ha esperito e all'interrogatorio dell'ufficiale in questione, ha dovuto accertare un comportamento che non sembra perfettamente ortodosso o compatibile con lo stato di un ufficiale. Vorrei sapere se ella ha avuto delle informazioni ampie, oppure se ha espresso il suo giudizio sulla base di ciò che risultava agli atti.

TESTE — Per quanto riguarda il colonnello Amici ed altri ufficiali che nelle polemiche di stampa, anche se non erano indicati nominativamente, venivano presentati come interessati o cointeressati a lavori o a forniture al Ministero, debbo dire che, appena si sviluppò la polemica di stampa a tutti nota, mi rivolsi all'ufficio del Gabinetto presieduto da un colonnello dei carabinieri che praticamente fa il coordinamento tra il Comando generale dell'Arma e il Ministero, dandogli l'incarico di svolgere una indagine preliminare, non un'inchiesta formale, per accertare l'esistenza di un fondamento sulle voci raccolte dalla stampa. La conclusione delle indagini — che del resto ho mandato a codesta Commissione fu negativa, nel senso che il colonnello dei carabinieri che le aveva svolte, mi disse che dall'indagine preliminare non erano emersi motivi di interessi privati di ufficiali della Aeronautica e in particolare del colonnello Amici, che era l'unico del quale era stato fatto il nome nella polemica di stampa di quei giorni; non risultavano motivi che consentissero di avere un dubbio fondato che desse comunque luogo anche all'opportunità di una inchiesta formale.

Successivamente ricevetti il generale Matricardi, il quale mi aveva scritto una lettera per chiedermi un colloquio. Il generale Matricardi mi sollevò alcuni dubbi sulla capacità tecnica ed organizzativa di coloro che gli erano succeduti, nonchè sull'obiettività di certi giudizi che erano stati dati; ma le sue maggiori critiche erano dovute allo

scioglimento della Commissione che lui aveva presieduto. Allora diedi incarico — e anche questo è noto alla Commissione — al generale De Martino di accertare la consistenza delle critiche. Mi rivolsi a lui, perchè era il generale più anziano dell'Esercito e pensavo che fosse più qualificato di un generale dell'aeronautica, non fosse altro perchè poteva avere più libertà di giudizio se ci fosse stato da dover criticare qualcosa nel campo di un'altra forza armata. Anche nella relazione di De Martino non risultavano motivi che potessero giustificare critiche sul piano di interessi a ciò che si era fatto a Fiumicino. Risultarono dei motivi di opinabilità sulla questione del numero di piste e sugli orientamenti, ma questi erano giudizi tecnici. In più, devo dire che chiesi il parere degli Uffici (Segretario generale e Capo di Stato Maggiore) sulla persona del colonnello Amici, se indipendentemente da quella che era stata l'indagine del colonnello dei carabinieri, esistevano motivi di incompatibilità, sapendo che, in caso affermativo, questi sarebbero emersi, per il fatto che quando si procede alle promozioni, specie nei gradi più elevati, la selezione diviene sempre più difficile e quindi la posizione dei singoli ufficiali interessati viene approfondita. Il giudizio che mi fu dato dal Capo di Stato Maggiore e del Segretario generale dell'aeronautica fu nettamente positivo, sia sulla capacità e sia sulla attività fuori ufficio dell'Amici; mi fu detto che c'erano state delle attività commerciali o industriali di questo colonnello, ma esse si riferivano al periodo in cui egli era stato fuori dell'Amministrazione, e cioè fino al 1950; dopo di allora non risultava al ministero che vi fossero attività incompatibili con la piuttosto rigida posizione degli ufficiali in servizio permanente effettivo. Quindi in base a queste informazioni io, ovviamente, com'era mio dovere, ho detto al Senato che non risultavano motivi per i quali poteva essere criticata la posizione nè del colonnello Amici nè di altri ufficiali dell'Aeronautica. Allo stato attuale queste sono le mie conoscenze; ovviamente, adesso, essendoci una Commissione avente natura giudiziaria non ho potuto fare ulteriori approfondimenti nè potrò farli prima che la Commissione sia giunta ad una conclusione.

PRESIDENTE — Nella relazione De Martino si accenna ad un colloquio tra lei ed il generale Matricardi. Lo conferma?

TESTE — Sì, come ho detto prima.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi nella sua lunga deposizione ha detto, fra l'altro, che ella ebbe a proporgli in un primo momento, un nome diverso da quello del generale De Martino. È esatto?

TESTE — Quando il generale Matricardi venne da me e parlò per circa un paio d'ore lamentandosi per la difficoltà che incontrava nell'ottenere colloqui con i Ministri e soffermandosi su svariati argomenti di carattere tecnico sui quali naturalmente io non ero sufficientemente preparato, gli dissi che avrei volentieri fatto approfondire le sue ragioni da una persona più qualificata di me che fosse del suo grado, ma lui insistette perchè questa persona non fosse dell'aeronautica in quanto ciò avrebbe limitato reciprocamente la loro libertà di azione. Proposi il generale De Martino essendo questi il più anziano in grado ed avendo una specifica qualificazione in materia.

Non mi sembra siano stati fatti altri nomi.

PRESIDENTE — Era a conoscenza della situazione extra militare del colonnello Amici?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Il colonnello Amici ha ammesso di aver lavorato anche per alcune iniziative ecclesiastiche (Chiesa di san Gregorio Magno e Mondo Migliore) e di essere in buoni rapporti con l'Eccellenza Monsignor Angelini. Sa se il colonnello si avvalse di questa amicizia per ottenere delle agevolazioni?

TESTE — Personalmente non mi risulta. Non ho mai avuto segnalazioni in favore dell'Amici; a questo proposito anzi, mi sono preoccupato di consultare anche il mio archivio personale, ma non ho trovato nulla.

PRESIDENTE — Ha avuto lei notizia di un piano regolatore (pervenutoci dalla Direzio-

ne generale dell'aviazione civile) delle opere di completamento per la sistemazione definitiva dell'aeroporto di Fiumicino che raggiungeva un importo, se non sbaglio di 30 miliardi?

TESTE — Sì; dato che i lavori si svolgevano in comunione, il ministro Zaccagnini ed io demmo incarico ai due ministeri di fare una elencazione delle cose, divise in tre gruppi, che restavano ancora da realizzare. Successivamente l'Aviazione civile — anche sulla base dell'esperienza dei primi mesi di funzionamento fece un elenco secondo un criterio di una indifferibile urgenza di priorità delle opere necessarie.

PRESIDENTE — L'onorevole Togni, nella sua lunga deposizione, ci ha detto che nel 1960 i lavori di Fiumicino erano praticamente ultimati e che pertanto l'aeroporto era in grado di entrare immediatamente in funzione; senonchè vi sono state da parte dell'Aeronautica delle resistenze (definite da altro suo collega di natura psicologica) che hanno determinato un ritardo, per l'effettiva agibilità dell'aeroporto, di 6 mesi arrivandosi così al 1961 (nel frattempo lo si era utilizzato solo per i voli Chartes e per alcuni aerei provenienti dall'estero). Cosa può dirci in proposito?

TESTE — Premetterò col dire che l'errore originario sta nello aver fatto l'aeroporto a mezzadria, il che ha creato confusioni, interferenze, equivoci, ritardi e la conseguente impossibilità di individuare chiaramente le responsabilità di ognuno. A tutto ciò va aggiunto anche un cattivo sistema di determinazione di spesa per cui non si è mai saputo con precisione quanto l'aeroporto sarebbe venuto a costare. Tuttavia, quando ci impegnammo a renderlo agibile per il periodo delle Olimpiadi si determinò una spesa che, se non ricordo male (allora ero Ministro del tesoro), fu coperta integralmente. Purtroppo si adottò il criterio, ormai, comune, di non spaventare il Tesoro con richieste di grande somma di danaro sperando che una volta iniziato un certo lavoro, per forza di attrazione, per non sprecare quanto già fatto, si finisce con l'ottenere poi quanto ancora serve per ultimarlo.

Ciò premesso dirò che decidemmo di nominare una Commissione cui affidare il compito di concretizzare l'impegno assunto di rendere agibile l'aeroporto per le Olimpiadi (bisognava risolvere una serie di adempimenti per cui oltre ai nostri interventi, occorrevano quelli di altri Ministeri per questioni doganali, di vigili del fuoco, poste e telecomunicazioni e così via). Si nominò dunque questa Commissione, senonchè, sempre per quelle accennate difficoltà ad armonizzare le rispettive competenze, passarono parecchi mesi prima che il Ministero dei lavori pubblici (che non vedeva di buon occhio questa Commissione) acconsentisse a mandarci il suo rappresentante; che fu l'ingegnere Faggioni.

D'altra parte Ciampino aveva controindicazioni: dopo l'entrata in funzione degli aviogetti, noi avevamo molto spesso delle proteste da parte degli organismi internazionali i quali consideravano la vicinanza dei colli Albani un pericolo grave per la sicurezza del volo. Si creò certamente negli ambienti dell'Aviazione civile un certo disagio per il trasferimento a Fiumicino pensandosi anche che sarebbe stato preferibile, prima di trasferire colà in massa tutte le attività, di mettere in rodaggio l'aeroporto con i voli Chartes aspettando, nel frattempo, che si completassero tutte le opere che ancora rimanevano da fare (questa non era una presunzione, ma una constatazione basata sui fatti) per rendere definitivamente agibile l'aeroporto. Naturalmente la critica ha un po' ingrandito le cose; immagino comunque che vi saranno stati certamente altri moventi e altre ragioni che l'hanno determinata, ragioni però che io non son riuscito a comprendere bene anche se ho letto tutte le agenzie. Tuttavia, osservando obiettivamente la situazione, non posso certo affermare che tutto sia stato fatto alla luce di un criterio di assoluta razionalità; ad esempio ho visto io stesso che quando costruivano l'aerostazione i camions passavano sulla pista per cui, non essendoci una manutenzione ordinaria (erano ancora lavori in corso e quindi non si era stabilito ancora a chi affidare la manutenzione delle

opere) questa veniva progressivamente rovinata e lasciata in quello stato. Fu appunto per questa ragione che nella riunione cui ho accennato si stabilirono quelle famose priorità dei lavori da farsi e che vennero affidati all'VIII° reparto lavori dell'Aeronautica, che li seguì appena arrivarono i fondi. Un'altra ragione di critica va trovata nel non aver ancora sistemato la via di accesso all'aeroporto ed è indubbio che se si fossero avuti i fondi necessari, sarebbe stato meglio farlo insieme agli altri lavori.

Fortunatamente, però, anche il periodo di più intenso traffico, l'estate, è stato superato brillantemente senza che un solo passeggero sia rimasto a terra e senza che nessun apparecchio sia partito con sia pure un minuto di ritardo. Ciò nonostante ancora oggi non possiamo dire che l'aeroporto sia veramente finito, perchè molte cose restano ancora da fare. In sostanza l'Aeronautica non aveva ragione di polemizzare con nessuno, ma teneva a non fare una cattiva figura, cosa che, nel caso specifico, sarebbe stata anche pericolosa per la vita degli uomini.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui ella ha ricoperto la carica di Ministro della difesa ha avuto lamentele da parte delle Compagnie aeree di navigazione circa il funzionamento dell'aeroporto?

TESTE — No. Devo anzi dire che, mentre prima c'erano delle perplessità (che però penso fossero dettate più da motivi umanamente comprensibili di agio del personale) a causa dello spostamento a cui dovevano sottoporsi coloro che erano sistemati come abitazione vicina all'aeroporto, in seguito, a mano a mano questi motivi sono caduti e non solo non ho avuto più notizia di obiezioni, ma abbiamo avuto, da parte delle Compagnie e da parte delle organizzazioni internazionali, espressioni di soddisfazione. Poi il fatto importante che deve essere preso in considerazione è che oggi non ragioniamo più per presunzione ma in base ad un consuntivo: noi abbiamo avuto un notevole aumento di traffico e non abbiamo avuto un solo caso di incidente derivato da cattive costruzioni o da cattivo funzionamento dell'aeroporto.

PRESIDENTE — Al Senato nella sua risposta all'interpellanza del senatore Spezzano, quando giustificò e difese l'operato del personale del suo Ministero, conosceva i precedenti del colonnello Panunzi, e cioè un procedimento disciplinare, un trasferimento e quindi una diminuzione della pena?

TESTE — Non li conoscevo affatto. Li ho appresi solo quando ella mi ha chiesto un fascicolo personale del Panunzi. Devo dire che anzi mi è un po' rincresciuto perchè, anche se il Matricardi non aveva la veste formale per punire, certamente avrei gradito di conoscere quei precedenti quando dovetti rispondere all'interpellanza. È probabile però che ciò sia avvenuto perchè l'episodio non aveva attinenza di archivio con la vicenda di Fiumicino e quindi era difficile venirne a conoscenza, essendo registrato negli atti personali degli ufficiali.

PRESIDENTE — Non si tratta della punizione inflitta dal generale Matricardi, io mi riferisco alla punizione inflitta regolarmente in seguito alla relazione del generale Biffi.

TESTE — Si tratta sostanzialmente della stessa cosa.

PRESIDENTE — Ma lei, dopo aver letto il rapporto del generale Biffi, dopo essere venuto a conoscenza degli arresti di rigore al Panunzi e del successivo trasferimento disposto per quest'ultimo, ha indagato sui motivi che hanno poi determinato un'attenuazione della punizione e il richiamo del Panunzi al posto originario, dove era incorso in quella manchevolezza che aveva appunto dato motivo alla punizione?

TESTE — Ho esaminato il fascicolo che ho mandato a lei e mi riservo di tirare la mia conclusione quando, terminati i vostri lavori, mi ritornerà il fascicolo e potrò prendere i miei provvedimenti.

PRESIDENTE — Le risulta che ci siano stati interventi del Ministro dei lavori pubblici perchè il colonnello Amici fosse esonerato dalla carica che ricopriva?

TESTE — Non so se ci siano stati interventi di carattere personale. Agli atti non risulta alcun intervento.

PRESIDENTE — Come può spiegare che dall'inchiesta, sia pure preliminare, svolta dal colonnello dei Carabinieri, nulla sia risultato a carico del colonnello Amici, mentre basta sfogliare la Guida Monaci per ritrovarvi già elementi che possono far sorgere qualche dubbio? Per l'esattezza, nella Guida Monaci, accanto al nome dell'Amici, vi sono indicate la sua professione di ingegnere e la sigla di un'impresa (la A.D.), che dovrebbe essere un sintomo abbastanza chiaro di un'attività.

TESTE — Io non conosco l'altro termine di paragone, perchè non so quali siano le attività che si contestano. Certamente il colonnello dei Carabinieri fece alcune indagini, le cui conclusioni furono poi riassunte nella relazione che mi fece.

PRESIDENTE — Indipendentemente dalla indagine del colonnello dei Carabinieri ha sentito l'opportunità o la necessità d'indagare sul tenore di vita del colonnello Amici?

TESTE — Personalmente non ho disposto più nessuna iniziativa perchè aveva già incominciato a funzionare la Commissione di inchiesta.

PRESIDENTE — Non sa quindi niente dell'attività di questo ufficiale in varie cooperative nè che questi possiede più di un appartamento e che abita in una casa di 12 o 14 stanze?

TESTE — Non ne so niente.

PRESIDENTE — Come si spiega che non si è indagato sulle amicizie e sui rapporti del colonnello Amici?

TESTE — Dopo le indagini fatte svolgere dal colonnello Arnera e dal generale De Martino non dovevo prendere iniziative. Per vedere se esistesse l'opportunità di prendere ugualmente dei provvedimenti di carattere interno, chiesi l'apprezzamento del Capo di Stato Maggiore e del Segretario generale che facevano sulla persona dell'Amici; e poichè l'apprezzamento fu positivo, non ravvisai elementi che mi consigliassero di proseguire nelle indagini.

PRESIDENTE — Di modo che non ha disposto nemmeno indagini sulle condizioni economiche di questo ufficiale?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Risultava al Ministero o ha fatto svolgere indagini su acquisti che il colonnello Amici ha fatto in un determinato periodo di tempo?

TESTE — La risposta è sempre la stessa. Non ho altri elementi oltre quelli che ho riferiti.

PRESIDENTE — Ha indagato sull'attività svolta da questo colonnello in quel gruppo di opere chiamate il « mondo migliore »; attività che fu oggetto di una particolare denuncia al Senato?

TESTE — No.

PRESIDENTE — La relazione del generale De Martino parla del colonnello Amici solo per quanto riguarda l'impiego della sua persona ma non contiene alcun riferimento alle accuse che gli erano state rivolte; ci vuol dire quale fu il compito che lei affidò al generale De Martino?

TESTE — Incaricai il generale De Martino di prendere come base le affermazioni del generale Matricardi e approfondire se vi fossero delle responsabilità o manchevolezze nei confronti di ufficiali dell'aeronautica. Ma il fatto è che il generale Matricardi, mentre criticava molto profondamente dal punto di vista tecnico, almeno con me, non fece apprezzamenti sulla correttezza di altri ufficiali. Molto probabilmente questo sarà risultato anche al generale De Martino, perchè questi non ha potuto rilevare nulla di positivo nei confronti del colonnello Amici.

PRESIDENTE — Ormai pare accertato che l'incidente con l'impresa Manfredi (che ha portato poi allo scioglimento del contratto) avvenne perchè il colonnello Amici richiese di modificare l'iniziale sistema scelto per fare la pista e ne volle un altro nuovissimo, che richiedeva l'impiego, fra l'altro, della gomma. Questo sistema non ha dato i risultati voluti per cui si sono dovuti spendere oltre 200 milioni per riparare ciò che era stato fatto male. Cito solo questo episodio, ma in materia risulta che più di una volta si sono imposti o si sono voluti procedimenti nuovi, completamente sconosciuti, di modo che Fiumicino ha rappresentato una specie di cavia, per esperimenti che si fanno

in corpore vili. Tutto ciò non le fu sufficiente per dare un certo giudizio sull'Amici?

TESTE — Per quanto riguarda quel periodo, non ho conoscenze dirette e non potrei aggiungere niente che la Commissione non conosca, però posso dare un elemento di fatto. Quando, dopo l'apertura dell'aeroporto, si è manifestata la necessità di procedere a dei lavori di riattamento ad una delle piste dirottando il traffico sull'altra, abbiamo tenuto al Ministero dei lavori pubblici una riunione con quel Ministro, il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'ingegner Rinaldi, che è un tecnico qualificato.

Devo premettere che l'Aeronautica era contrarissima a far seguire i lavori con questo procedimento nuovo di miscuglio di polvere di ferro e gomma, a causa del carattere sperimentale del procedimento stesso, malgrado i giudizi molto favorevoli contenuti in riviste tecniche esibite dai rappresentanti dei lavori pubblici. Nella riunione, proprio a causa del contrasto tra il nostro Ministero e l'ingegner Rinaldi, che invece era favorevole al nuovo procedimento, decidemmo tutti d'accordo di definire la questione ad una specie di arbitrato, ed infatti consultammo il professor Tocchetti, la cui conclusione, pur non essendo negativa sul nuovo procedimento, metteva in rilievo che Fiumicino non poteva certamente prestarsi al ruolo di terra di esperimenti. E infatti i lavori sono stati eseguiti col procedimento tradizionale. Quindi, in quella circostanza, fautore dei procedimenti nuovi fu non il nostro Ministero ma il tecnico dei lavori pubblici che in quel tempo si occupava della questione: l'ingegner Rinaldi. Il giudizio obiettivo, definitivo, non essendo io un tecnico non posso darlo. Comunque nella sostanza, il professor Tocchetti diede ragione al nostro Ministero e i lavori furono fatti col vecchio sistema.

PRESIDENTE — Agli atti risulta che il generale Silvestri, nel periodo che va dal 1956 al 1958, quando gli mandavano i verbali vi apponeva delle correzioni personali chiarendo con precisione quale era il suo pensiero. Scrisse inoltre una lettera al Ministro con la quale chiedeva di indire una riunione allargata dei responsabili per cercare di chiarire le ragioni dei contrasti affiorati per la vicenda di Fiumicino ed infine (è questo l'ultimo atto del generale) di essere esonerato dall'incarico o in caso contrario, di voler accettare le sue dimissioni. Poichè ella al Senato ebbe parole dure quando si parlò dei contrasti esistenti tra il generale Silvestri ed il Ministro, può dirci qualcos'altro in proposito?

TESTE — Si è parlato di inchieste fatte sulla morte del generale Silvestri, ma a me non risulta che siano state fatte, nè dall'Amministrazione, nè dall'Autorità giudiziaria. Mancando quindi un anello di congiunzione ho creduto mio dovere difendere la memoria del generale affermando che non c'era nessuna correlazione tra la sua morte ed i fatti di Fiumicino.

Da tutto il nostro carteggio (che è a disposizione della Commissione) emerge soltanto una mancanza di omogeneità di pareri, cosa del resto naturale se si pensa che si tratta di un lavoro così grande ed impegnativo. Ripeto ancora che secondo me l'origine di tutti i contrasti è da ricercarsi nell'aver fatto questo lavoro a mezzadria.

PRESIDENTE — Il 6 febbraio 1956 il generale Matricardi mandò una lettera all'onorevole Pacciardi che la trasmise al Ministro Taviani. Questi a sua volta incaricò il Comandante dell'Arma dei carabinieri, generale Morosini, di chiamare il generale Matricardi per aver chiarimenti in proposito. Il generale Matricardi consegnò al generale Morosini un documento — di cui fa cenno anche il De Martino nella sua relazione che noi chiamiamo *bouquet* (così l'ha denominato il Matricardi stesso) — che ha poi dato anche a noi nel corso del suo interrogatorio. Poichè questo documento non ci era pervenuto insieme agli altri, desidereremmo saperne la ragione e a chi è stato consegnato al Ministero.

TESTE — Farò delle indagini in proposito.

PRESIDENTE — Vorremmo sapere inoltre se il generale Morosini si è limitato, in quel colloquio, a richiamare il Matricardi ad una maggiore correttezza e se, viceversa, ha fat-

to un'ulteriore indagine su quanto espostogli dal Matricardi.

TESTE — Non so, posso comunque accertarmene e informare questa Commissione.

PRESIDENTE — Quando la relazione De Martino parla della nomina dell'ingegner Rinaldi a sovraintendente ai lavori dell'aeroporto, dice anche che il colonnello Amici fu « esonerato » dai sui compiti. L'esonero è qualche cosa di più grave di un trasferimento. Nessuno ha riferito al Ministro perchè il colonnello Amici fu esonerato? Nella relazione De Martino la questione viene accennata appena, ma non si va in profondità. Dagli atti del suo Ministero si può vedere quale è il provvedimento formale col quale l'Amici fu esonerato? Sotto la pratica formale c'è una annotazione che possa dare la giustificazione del provvedimento?

TESTE — Se non ricordo male, ho visto proprio ieri sera una lettera in data 11 ottobre in cui ella mi chiede, fra altri elementi suppletivi anche questo chiarimento. Nella mia risposta, le farò conoscere tutto ciò che risulta sul provvedimento di esonero oltre che sul provvedimento di nomina.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi ci ha detto che dal Ministero della difesa gli furono richiesti — e lui ha forniti — i verbali della Commissione che a suo tempo presiedette. Questo dimostra che quei documenti o non si trovavano più o non c'erano affatto, il che ci ha un po' impressionati. Come può spiegare questa dispersione di documenti?

TESTE — Non so, vedrò.

PRESIDENTE — Nei suoi appunti il gen. Matricardi richiamò l'attenzione del Ministro sulla valutazione del prezzo di esproprio, denunciando implicitamente che si stava per pagare un prezzo superiore. La lettera di proposta del nuovo sistema per l'esproprio, recava la firma del ten. Col. Toscani, « per il Ministro ».

TESTE — È un uso molto largo nel Ministero, che i capi divisione firmino per il Ministro.

PRESIDENTE — Nella Sua replica al Senato, Ella ha avuto una espressione non molto chiara; ciò mi ha impressionato, perchè Lei, di solito, dice le cose molto esplicitamente. Ella ha detto: « La tribuna da cui ho l'onore di parlare mi costringe a limitarmi agli argomenti di ufficio e non ad approfondire quei temi cui ieri ha fatto cenno l'onorevole Spezzano cioè al sottofondo di stranissime lotte a colpi di agenzie. Il sen. Spezzano assolve il suo ruolo di oppositore ma nobilita questa lotta equiparandola alle attività della camorra. Io rispetto di più le persone della camorra perchè Pupa Maresca, ad esempio, con le sue rivoltellate rischia di andare in galera e ci va, mentre noi abbiamo nella camorra politica di certi ambienti qualche cosa di meno nobile perchè si lanciano sassi e colpi di pugnale senza rischiare niente e non mostrando mai il proprio volto ». Poi aggiunge: « Questo è un metodo che non possiamo non deplorare, a chiunque si riferisca la destinazione di queste mie dolorose espressioni, che non uso certo a cuor leggero nè con soddisfazione perchè quelli di cui ci lamentiamo sono germi di corruzione di una vita pubblica onesta nella quale si possono avere le idee più differenti ma si dovrebbe tutti concordare sul metodo della lealtà che attraverso la vita pubblica dovremmo insegnare ai cittadini che abbiamo la responsabilità di rappresentare ». Io in particolare, ma credo che tutta la Commissione sarebbe felicissima di avere qualche chiarimento su questo passo così importante e che mi ha fatto tanta impressione.

TESTE — Mi riferivo a quelle manifestazioni di agenzie di stampa che reputo non fossero mosse dal desiderio o di punire delle malefatte, ove ci fossero state, o di vedere chiaro nei problemi tecnici di Fiumicino, ma avessero, da parte dei compilatori, delle finalità di lotta politica, addirittura di lotta politica personale. Per questo detti un giudizio assolutamente severo che confermo letteralmente perchè penso che quello sia un metodo assolutamente incivile e non può essere condiviso. Ebbi la sensazione precisa di ciò quando, in una di quelle note di agenzia (che mi pare fossero tre, leggermente varie da un punto di vista di orientamento, il che mi conferma oltre tutto nell'opinione che ho detto prima) vidi che si tirava in

causa anche me, come Sottosegretario alla Presidenza, sbagliando i dati perchè non lo ero ancora in quel periodo. Tutta quella vicenda non fa onore a nessuno, e mi dispiace soprattutto conoscendo la proprietà dell'agenzia di cui si parla.

PRESIDENTE — In sostanza ella non ha fatto che ripetere quanto ha già detto prima. Poichè al Senato ha accennato a « sottofondo di stranissime lotte a colpi di agenzie », vorrei sapere con maggior precisione cosa intendeva dire, di quale lotta si trattava. Poichè l'onorevole Togni nella sua deposizione, parlando delle origini di questo evento così clamoroso su Fiumicino, ha fatto il nome di taluni generali dal cui esclusivo interesse pare sia dipeso il ritardo dell'apertura al traffico dell'aeroporto, può darsi che ella che era ministro dell'Aeronautica nel momento in cui è scoppiata questa vicenda, abbia qualcosa da dire in riferimento appunto a questa lotta politica cui ha accennato al Senato.

TESTE — Quando parlavo di lotta politica non intendevo certamente riferirmi nè a generali nè a militari. Escludo quindi senz'altro iniziative o atteggiamenti di persone appartenenti all'Amministrazione che possono essere al fondo di questa polemica, e ciò ebbi occasione di dirlo più volte al ministro Togni pregandolo di non raccogliere pettegolezzi di gente interessata a seminare zizzania. Può darsi tuttavia che il generale Musco, dirigente l'aeroporto di Ciampino, avesse trovato più comodo, più confortevole, più pratico il mantenimento delle attività di Ciampino, ma questo al di fuori di ogni suo interesse personale. A conforto di questa affermazione dirò che quando comunicai al generale Musco che intendevo nominarlo sovraintendente a Fiumicino, lui, pur sapendo che questa nomina avrebbe comportato una maggiore durata del suo lavoro, rifiutò. Non possono quindi assolutamente pensare che egli sia stato uno degli artefici di questa campagna; non me la sentirei di addossare a lui o a qualsiasi altro militare responsabilità che sono di altri.

PRESIDENTE — A noi risulta che la riunione avvenuta presso il Presidente del Consiglio (alla quale partecipò lei, l'ex ministro Togni ed il ministro Zaccagnini) fu promossa da una lettera scritta il 16 novembre 1960 dall'onorevole Togni il quale esprimeva certe sue preoccupazioni. Poichè sembra che queste preoccupazioni non fossero soltanto di natura tecnica, può dirci se in quella riunione oltre al coordinamento tecnico dei lavoratori si è parlato anche di altri fatti riguardanti Fiumicino, fatti che corrisponderebbero alle preoccupazoni dell'onorevole Togni?

TESTE — Penso che l'onorevole Togni ritenesse, dato quello che era accaduto, che ci fosse un largo movente politico nella presa di posizione dell'agenzia contro la sua gestione al Ministero. Comunque nella riunione l'argomento di cui si discusse (per quel che può ovviamente interessare la Commissione) fu se l'aeroporto era o meno in condizioni di agibilità o quanto tempo occorreva per renderlo tale. Noi sostenemmo che occorrevano 40 giorni prima di completare alcuni lavori che furono affidati alcuni all'VIII reparto lavori del Genio ed altri a vari Ministeri e a fornitori di Ministeri così da rendere agibile l'aeroporto per il 15 gennaio o febbraio, non ricordo bene.

PRESIDENTE — Nell'occuparsi retrospettivamente della vicenda, ha avuto occasione di conoscere l'attività del colonnello Toscani?

TESTE — Nella mia attenzione il colonnello Toscani è venuto solo l'altro giorno, quando ella mi ha chiesto il fascicolo personale del predetto ufficiale.

PRESIDENTE — L'onorevole Togni ieri ha affermato che quando intervenne nella vicenda di Fiumicino, alla fine del 1957, trovò che pochissimo era stato fatto e quel pochissimo non sempre ben fatto; anzi poi ha aggiunto che trovò una situazione disastrosa: disorganizzazione completa, una situazione non tranquillante, non regolare sotto ogni aspetto. Questo, sia per quanto riguarda la esecuzione dei lavori, per la quale era preminente di fatto e non di diritto, fino a quell'epoca, la responsabilità dell'Aeronautica, e sia per alcune questioni di carattere gene-

rale più grosse, quali ad esempio la mancata elaborazione del piano regolatore dell'aeroporto ed il modo in cui erano state condotte le indagini sulla natura del terreno. Di fronte ad affermazioni di tale gravità, che cosa ella può dirci?

TESTE — Innanzitutto devo dire che io ho sempre cercato e cerco tuttora di non creare polemiche tra un Ministero e l'altro perchè questo mi pare che rappresenti, oltre che un dovere, un sistema giusto. Adesso non sto a dire da quali parti stiano la ragione ed il torto, però devo dire che non è assolutamente vero che di fatto fosse responsabile l'Amministrazione militare; devo anzi precisare che l'organismo che ha sempre approvato tutto (e che era del resto l'unico competente) è stato il Ministero ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici: dai progetti alla costruzione; dall'esecuzione dei lavori agli appalti. Ho l'impressione che l'Amici non sia stato direttore dei lavori; comunque, mi riservo di chiarire anche questo punto.

PRESIDENTE — Noi intendiamo parlare di una direzione dei lavori in senso stretto, come l'intendono gli ingegneri.

TESTE — Questo lo farò sapere.

PRESIDENTE — Nel colloquio che ebbe con lei, il generale Matricardi si lagnò in particolare dell'attività del colonnello Amici?

TESTE — Il Matricardi nel colloquio che ebbe con me appuntò la sua critica fondamentale su due punti: primo, perchè era stata a suo giudizio ingiustamente sciolta la Commissione, la quale avrebbe, specie per il coordinamento tra i vari Ministeri, consentito a suo giudizio, di portare avanti meglio i problemi diretti e indiretti della costruzione; secondo, che da parte del Ministero si erano cambiati i progetti, si era andati su altri orientamenti e a suo avviso questo era sbagliato da un punto di vista tecnico. La questione delle sei piste probabilmente era un punto tecnicamente opinabile, ma con me fece di essa un argomento fondamentale. Per quanto riguarda l'Amici, il generale Matricardi me ne parlò per dire che il colonnello Amici era stato in un certo senso il cervello nella trasformazione dei progetti. Però con me non fece apprezzamenti negativi per quanto riguarda correttezza di comportamento o invadenze in campi altrui.

PRESIDENTE — Il generale Matricardi le espose in particolare qualcuno di quegli episodi che egli lamentava non fossero stati sufficientemente approfonditi?

TESTE — Non entrò in particolari, pur avendo avuto con me una conversazione abbastanza lunga, le sue parole esprimevano in particolare uno stato d'animo di amarezza.

PRESIDENTE — Diede giudizi sulle malefatte, sui « compari »?

TESTE — Con me non entrò in questi argomenti e probabilmente anche col generale De Martino si mantenne su questa linea. Altrimenti ogni accenno a queste questioni sarebbe stato raccolto.

PRESIDENTE — Non parlò di quegli appunti in cui sono contenute le sue lamentele e che egli usa chiamare « bouquet »?

TESTE — Mi pare che non me ne parlò. Comunque, il documento non me lo consegnò.

PRESIDENTE — Si ricorda se c'è il risultato dell'indagine del generale dei carabinieri?

TESTE — Agli atti del Gabinetto, lo escludo; comunque, vedrò dove è andato a finire.

PRESIDENTE — Un teste, a conferma di una certa sua visione del modo in cui le vicende si erano svolte, ha detto: « Infatti furono sostituiti i generali a cui risalivano certe resistenze o certa non collaborazione alla definitiva agibilità dell'aeroporto ». È vero o non è vero che vi furono delle sostituzioni di generali *ad hoc*?

TESTE — Non mi risulta, ma posso fare indagini. Per ora posso dire che l'unico cambiamento riguarda il Direttore generale dell'Aviazione civile, ma questo non c'entra proprio niente con Fiumicino; si tratta di una di quelle rotazioni che normalmente si fanno. Abbiamo nominato il generale Santini, perchè ha una esperienza molto parti-

colare per gli incarichi ricoperti in precedenza.

PRESIDENTE — Altro teste ha precisato che gli informatori del signor Selva, redattore di un certo articolo, appartenevano all'ambiente militare aeronautico. Sa se è esatto?

TESTE — Per quel che mi risulta, penso che ciò non sia assolutamente vero.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. GIULIO ANDREOTTI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE PAOLO EMILIO TAVIANI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Paolo Emilio Taviani.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Nel periodo in cui ella è stato Ministro del tesoro, nel governo Tambroni, ricevette una nota del Ministro dei lavori pubblici, Togni, con la quale si insisteva nella richiesta di un finanziamento di 6 miliardi e 100 milioni per la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, richiesta che era stata precedentemente rivolta al suo predecessore onorevole Tambroni e che aveva avuto una risposta negativa. Sembra che ella non abbia risposto. Caduto il Ministero Tambroni e succeduto quello attuale, ella ricevette dal successore dell'onorevole Togni, cioè dal ministro Zaccagnini, altra lettera con la quale si insisteva nella stessa richiesta e sembra che anche a questa lettera ella non abbia risposto.

Ci vuol dire quale è stato lo svolgimento della vicenda e se, per avventura, al ministro Togni o al ministro Zaccagnini ella non abbia dato delle assicurazioni verbali nel senso che la questione sarebbe stata risolta?

TESTE — Dopo la lettera del 15 aprile 1960, che io ricevetti il 19 aprile 1960, non ho dato alcun affidamento verbale; anzi, non mi è stato neppure richiesto. D'altra parte, non avrei neppure potuto darlo, perchè la richiesta di quella somma viene indicata, per esempio, nella relazione di un ottimo funzionario, il dottor Dainelli come una integrazione per fronteggiare la spesa, mentre va precisato che non si tratta di un'integrazione (che il Tesoro avrebbe la possibilità di dare), ma di nuovi fondi, i quali invece non possono essere dati che dal Parlamento, cioè con un atto legislativo che il Ministero dei lavori pubblici deve proporre previo concerto con il Ministero del tesoro. Quindi, io non potevo aspettarmi che la richiesta del concerto; e l'affidamento del concerto effettivamente fu dato in una riunione che fu tenuta subito dopo che ricevetti la lettera del ministro Zaccagnini, e cioè intorno al 9-10 agosto, riunione alla quale parteciparono, con me, i Ministri della difesa e dei lavori pubblici con alcuni funzionari. In essa fu dato un affidamento nel senso che si sarebbe addivenuti ad un concerto per la spesa di 4 miliardi da autorizzare con un disegno di legge. Furono preventivati anche 500 milioni per spese impreviste o altro. Perciò, non si trattava di integrazione, per la quale è consentito un pronto intervento, purchè contenuta entro i limiti di un miliardo. Anzi, poichè a quella riunione non era presente il Ministro del bilancio, perchè credo che non si trovasse a Roma, mi sono premurato di avere il suo assenso per il concerto, perchè si superava il miliardo. Devo però lealmente dire che il mio stato d'animo era tale che se non ci fossero state le crisi ricorrenti e la riunione si fosse fatta anche due o tre mesi prima non avrei negato il concerto del Tesoro. L'affidamento che io ho dato per quanto riguarda la spesa si riferiva dunque al concerto; null'altro.

PRESIDENTE — Comunque, ella non diede alcun affidamento al ministro Togni, neanche verbale, perchè non le fu chiesto?

TESTE — Esatto. E poi non avrebbe avuto significato, perchè occorreva una legge. Io mi sono limitato a dare l'assenso al concerto per il disegno di legge.

Devo anche precisare che il disegno di legge non è stato più presentato, perchè probabilmente si aspetta la conclusione della inchiesta. Comunque posso farle avere un

appunto sullo svolgimento della riunione del 10 agosto.

PRESIDENTE — Nella sua esperienza di Ministro, al tesoro o ad altri dicasteri, ha mai avuto notizia di lavori pubblici eseguiti senza preventiva copertura? Mi riferisco anche a lavori di una certa entità.

TESTE — Al Ministero della difesa non è mai accaduto. Ho sentito parlare, non durante il mio dicastero, che circostanze simili si sono verificate in casi di alluvione, ma come Ministro del tesoro una simile esperienza non l'ho mai avuta.

PRESIDENTE — Ella è stata a lungo Ministro della difesa; ci vuol dire qualche cosa in ordine allo svolgimento della vicenda di Fiumicino?

TESTE — Fin da quando ho assunto il dicastero della difesa, è stata mia preoccupazione sapere quale era la competenza del mio Ministero nella costruzione dell'aeroporto, ma ho constatato che essa era completamente nelle mani del Ministero dei Lavori pubblici. Solo una questione di consulenza tecnica era riservata all'aeronautica. Quando cominciarono i lavori dell'inchiesta parlamentare mi premurai di parlarne con coloro che erano stati i due Sottosegretari nel mio Ministero, e cioè il senatore Bosco, che per 5 anni era stato da me delegato per tutta la parte riguardante i contratti, e l'onorevole Bertinelli, che era stato delegato per la Aviazione civile. Nessuno dei due ha mai avuto occasione di trattare la questione di Fiumicino. Per quel che mi riguarda, ricordo, di aver firmato una o due lettere al Ministero del tesoro in appoggio ad alcune richieste del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Durante un Suo Ministero fu rescissa una convenzione che il Ministero dei lavori pubblici aveva stipulato con la duchessa Cesarini Torlonia, proprietaria di gran parte dell'appezzamento dove è stato costruito l'aeroporto, in base alla quale convenzione si stabiliva che tutti i terreni compresi in un certo ambito sarebbero stati espropriati al prezzo unitario di lire 45 al metro quadro con una valutazione forfettaria. La convenzione era stata stipulata quando il Ministero dei lavori pubblici, era l'onorevole Aldisio e fu rescissa dal senatore Merlin, che succedette all'onorevole Aldisio. Tra i motivi addotti a base di questa rescissione, il più importante o addirittura l'esclusivo fu una sollecitazione tecnica da parte del Ministero difesa-aeronautica riassunta in questi termini: essendosi cambiato il progetto dell'aeroporto, il quale non prevedeva più sei piste ma soltanto due, probabilmente molti dei terreni ai quali si riferiva la convenzione non sarebbero stati più utilizzati, sicchè il criterio forfettario poteva essere non più conveniente per l'amministrazione. Sa qualche cosa di quest'episodio?

TESTE — Assolutamente nulla.

PRESIDENTE — Abbiamo agli atti una lettera (che è antecedente al Suo Ministero, perchè è del febbraio 1953) firmata, per il Ministro, dal tenente colonnello Toscani: come si spiega che un tenente colonnello firmasse per il Ministro? È una prassi?

TESTE — Mi pare strano. Il Capo di Gabinetto, il Vice Capo e i Direttori generali firmano per il Ministro. Evidentemente ci sarà agli atti una delega. Senza una delega non vedo come un tenente colonnello possa firmare per il Ministro.

PRESIDENTE — Ricorda di aver ricevuto una lettera del generale Matricardi?

TESTE — Ricordo che il generale Napoli, allora mio Capo di Gabinetto e nel quale riponevo la massima fiducia anche per la sua indipendenza di giudizio nei riguardi della sua stessa arma, mi informò che il mio predecessore al Ministero della difesa, onorevole Pacciardi, aveva trasmesso al comandante dei carabinieri una lettera che gli era stata inviata dal generale Matricardi nella quale si rivolgevano accuse a lui ed ai suoi collaboratori. Di questa lettera non presi visione in quel momento perchè come ho detto era stata trasmessa al comandante dei carabinieri, generale Morosini. Poi seppi che il generale Morosini aveva interrogato il generale Matricardi; e il generale Napoli nel riferirmene, mi disse che dall'interrogazione — non so se fu fatto anche un rapporto — era risultato che nulla di nuovo era emerso rispetto a critiche, obiezioni, ed accuse che erano state avanzate già nel 1952-53 e

che erano state dichiarate infondate e perciò archiviate. Comunque, ricordo bene anche che il generale Napoli mi disse che aveva trasmesso all'aeronautica la pratica e in un tempo successivo mi informò che da ulteriori indagini svolte dall'aeronautica risultava confermata l'infondatezza delle critiche e delle accuse. Non presi visione di tali indagini. Posso aggiungere che quando avevo occasione di trovarmi a Ciampino sentivo qualche voce riguardante l'ubicazione del nuovo aeroporto rispetto a Pratica di Mare, ma il generale Pezzi e il generale Napoli, ai quali ne parlai, mi assicurarono che la questione era stata discussa lungamente e definita in senso positivo dallo Stato Maggiore.

PRESIDENTE — Ella non ha avuto un colloquio diretto col generale Morosini attraverso il generale Napoli?

TESTE — Un colloquio diretto sull'argomento posto dal generale Matricardi lo escludo; ma non mi sentirei di escludere che dell'argomento si possa essere parlato nei colloqui settimanali. Perciò debbo dire che non ricordo.

PRESIDENTE — Durante il periodo, abbastanza lungo, in cui è stato Ministro della difesa, era informato dei contrasti che esistevano tra il Ministero della difesa e quello dei Lavori pubblici e possibilmente ci può riferire qualche episodio al riguardo?

TESTE — Nessun episodio sono in grado di riferire. Qualche volta mi è giunta l'eco di contrasti, ma la mia azione è sempre stata volta nel senso di rimettersi al Ministero che aveva la responsabilità, vincendo le resistenze dell'aeronautica.

PRESIDENTE — È stato mai informato che il generale Silvestri aveva richiesto addirittura di essere esonerato dall'incarico di Presidente della Commissione?

TESTE — A me il generale Silvestri non ha mai manifestato, o almeno non ricordo, un proposito del genere.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui è stato Ministro della difesa, ha avuto occasione di rivedere un'inchiesta che era stata eseguita a carico del colonnello Panunzi e di rettificare la punizione che a quell'ufficiale era stata inflitta?

TESTE — Non ricordo di averne avuto conoscenza.

PRESIDENTE — Sapeva che *magna pars* nella vicenda di Fiumicino era il colonnello Amici? Nella lettera e negli appunti del generale Matricardi questo nome figura spesso. Ha mai saputo niente di tutto quello che si diceva nei riguardi del colonnello Amici? Si è mai reso conto di quello che era il tenore di vita, dell'attività dell'Amici, delle cariche che questo ufficiale ricopriva nonchè degli interessi che aveva in alcune società?

TESTE — Ovviamente, se avessi saputo queste cose, avrei almeno aperto immediatamente un'indagine. Devo dire che non escludo di poter aver firmato anche qualche documento nel quale ci possa essere il nome di Amici, perchè il Ministro della difesa controfirma tutte le promozioni, però aggiungo che ignoravo assolutamente la presenza di quest'ufficiale. Non ne ho mai sentito parlare. Va detto che gli appunti del generale Matricardi riguardanti l'attività del mio predecessore li ho fatti esaminare dall'aeronautica e non ho voluto interferire, perchè riguardavano la precedente gestione e per di più erano stati già esaminati. E per motivi di delicatezza non ho voluto riprendere una questione già esaminata dalla precedente gestione.

Nei riguardi delle punizioni degli ufficiali era mio costume rimettermi allo Stato Maggiore, perchè ho sempre ritenuto e ritengo che gli interventi del Ministro possano aumentare piuttosto che diminuire gli eventuali inconvenienti.

PRESIDENTE — Ricorda se il ministro Togni, con riferimento al colonnello Amici o ad altri ufficiali dell'aeronautica, ebbe a dirle che le cose nella vicenda di Fiumicino non andavano bene per l'atteggiamento di alcuni ufficiali dell'aeronautica, dei quali avrebbe chiesto anche la sospensione?

TESTE — Non ricordo che il ministro Togni mi abbia parlato di queste cose in colloqui particolari. Ricordo che egli diceva che

le cose non andavano bene a causa di interferenze fra i due Ministeri e perciò l'onorevole Togni ad un certo momento fece sì — ed in ciò io lo sostenni — che il suo Ministero assumesse ancor più chiaramente e precisamente i propri poteri. Non ricordo però che egli mi abbia fatto nomi precisi in ordine alle sue lamentele.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. PAOLO EMILIO TAVIANI

DEPOSIZIONE DEL GENERALE FELICE SANTINI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Felice Santini.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha preceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Quando è stato nominato Direttore generale della Aviazione civile?

TESTE — Il 1° gennaio 1961.

PRESIDENTE — Può dirci qualche cosa in ordine alla sua nomina? È in grado di dirci, per esempio, perchè la scelta è caduta su di Lei? Fu chiamato da qualcuno che le comunicò le ragioni per le quali si sperava la sostituzione?

TESTE — Il generale Abriata, mio predecessore, fu nominato comandante generale della DAT e pertanto si è trattato di un normale avvicendamento.

PRESIDENTE — Quali direttive ha avuto dal suo Ministro in ordine all'aeroporto di Fiumicino?

TESTE — Non ho avuto direttive particolari per Fiumicino; sono stato io che, appena nominato Direttore generale, subito dopo aver fatto il punto della situazione, mi sono interessato dell'aeroporto di Fiumicino. Infatti l'inaugurazione formale era già avvenuta, ma perchè l'aeroporto fosse inaugurato praticamente e quindi cominciasse a funzionare regolarmente, era necessario che tutte le linee aeree che facevano scalo a Ciampino si trasferissero a Fiumicino. Ripeto che non ho avuto indicazioni dal Ministro, perchè questi ha lasciato l'Aviazione civile completamente arbitra di stabilire la data del trasferimento. Perciò, come ho detto, appena entrato in carica mi sono adoperato perchè l'aeroporto entrasse veramente in funzione; e tutte le necessità sono state tradotte in una serie di provvedimenti. Devo dire che questi provvedimenti sono stati accelerati al massimo. Riunii tutti i direttori interessati ed, in base alle necessità, furono immediatamente date disposizioni perchè i lavori e gli approvvigionamenti procedessero con la massima urgenza. Dopo i primi lavori, fatti soprattutto sulla pista numero 1, dove alcuni giunti presentavano qualche anormalità, cercammo poi di fare qualcosa periodicamente. L'apertura di Fiumicino fu decisa a partire dal 16 gennaio; nella notte del 16 o del 17, non ricordo bene, ma probabilmente il 16, furono trasferite da Ciampino a Fiumicino tutte le compagnie che operavano a Ciampino ovest. La settimana successiva anche le compagnie di Ciampino est si trasferirono a Fiumicino, per cui il 23 gennaio tutto l'aeroporto di Ciampino si trovava a Fiumicino; a Ciampino rimasero soltanto i voli Charters ed i voli di addestramento dell'Alitalia. Naturalmente non è che l'aeroporto potesse dirsi completo fin dal primo giorno che gli aeroplani vi furono trasferiti; molto lavoro è stato fatto e molto lavoro viene fatto, ma molto c'è ancora da fare. La funzionalità di un aeroporto è una cosa molto complessa ed essa non è subordinata soltanto alla possibilità che vi atterrino gli aeroplani; un aeroporto ha bisogno di altre provvidenze e ad esse noi stiamo provvedendo.

PRESIDENTE — Un testimone molto autorevole ha parlato in questa sede, a proposito del trasferimento delle compagnie aeree da Ciampino a Fiumicino, di resistenze psicologiche. Naturalmente è una espressione un po' eufemistica, ma con questa voleva evidentemente far riferimento ad una delle cause del ritardo registrato nell'approntamento dell'aeroporto.

TESTE — Più che di resistenze psicologiche, io parlerei di resistenze egoistiche. Basti pensare a tutte quelle persone che, ormai sistemate nei dintorni di Ciampino si vedevano costrette ad un vero e proprio trasferimento per avvicinarsi al nuovo aeroporto.

PRESIDENTE — Lei pensa che il ritardo di qualche mese non è dipeso tanto dalla carenza di taluni lavori, dal perfezionamento di talune opere, quanto da questa resistenza psicologica o egoistica?

TESTE — Non lo so. Penso, comunque, che abbiano concorso tutte e due le cause. Per i lavori infatti bastavano soltanto 15 giorni: furono fatti quando sono stati concessi i fondi.

PRESIDENTE — È stato presentato dalla sua Direzione generale un « piano regolatore », che prevede un'ulteriore spesa di 30 miliardi: da chi è stato elaborato?

TESTE — Dalla mia Direzione generale ed è stato approvato anche dagli organi tecnici del Ministero della difesa-aeronautica.

PRESIDENTE — Nell'aerostazione funzionano impianti di riscaldamento o di aria condizionata?

TESTE — Non c'è impianto di aria condizionata; c'è soltanto un impianto di riscaldamento fatto al di sotto del pavimento. Io mi sono preoccupato fin dall'aprile-maggio di quest'anno di vedere che cosa si poteva fare. Un impianto di aria condizionata costa intorno ai 500 milioni e credo che sia compreso anche nel piano regolatore. Quest'anno però, per evitare che la gente soffocasse, ho fatto installare nelle campate dei tetti degli aspiratori d'aria che, se non hanno fatto diminuire la temperatura, perchè sopra c'è tutto ferro, hanno permesso il ricambio dell'aria, portando via l'aria calda. Gli stessi elementi potranno servire quando dovrà farsi l'impianto per l'aria condizionata. Attualmente, come dicevo, c'è un sistema radiante sul pavimento per il riscaldamento.

PRESIDENTE — Tra i collaboratori al piano regolatore c'è stato anche il colonnello Amici?

TESTE — Lo escludo nella maniera più assoluta, perchè il piano regolatore è stato fatto dalla mia Direzione generale e precisamente dal colonnello Miniere e dal colonnello Gui.

PRESIDENTE — Lei conosce il colonnello Amici?

TESTE — L'ho conosciuto personalmente solo l'altro anno. Prima lo conoscevo solo di nome.

PRESIDENTE — Nel periodo in cui l'Amici elaborò il progetto, nel 1951, era alla Direzione generale dell'Aviazione civile?

TESTE — Il colonnello Amici era alla Direzione generale dell'Aviazione civile quando fu istituito l'Ufficio speciale per l'aeroporto di Fiumicino; il mio predecessore dell'epoca, generale Pinna, incaricò il colonnello Amici di rappresentarlo presso la Direzione generale del Demanio. Il colonnello Amici ha continuato a rimanere in forza alla Direzione generale dell'Aviazione civile allontanandosene a poco alla volta fin quando, nel 1958, fu trasferito alla Direzione generale del Demanio.

PRESIDENTE — Lei non ha mai avuto occasione di svolgere un'inchiesta o di fare accertamenti, per incarico altrui o per Sua iniziativa, sulla situazione del colonnello Amici?

TESTE — No. Per di più sono stato 4 anni assente dall'Italia.

PRESIDENTE — Conosce il colonnello Panunzi?

TESTE — Sì, perchè è alle mie dipendenze all'aeroporto di Fiumicino dove si interessa degli impianti, alle dipendenze della sovraintendenza dell'aeroporto. Non ricordo esattamente però se si chiami Panunzi o Panunzio, ma glielo preciserò quanto prima.

PRESIDENTE — Sa che il colonnello Panunzi, in seguito ad una vicenda con il generale Matricardi, ebbe anche una punizione per un suo comportamento che fu giudicato poco conforme alle buone regole?

TESTE — Non lo so.

PRESIDENTE — Chi è il sovraintendente dell'aeroporto?

TESTE — Il generale Salaris.

PRESIDENTE — Da chi è stato nominato?

TESTE — Sono io che propongo il nome del sovraintendente. C'è poi il generale Gui che si interessa della parte tecnica e il colonnello Panunzi della parte impianti.

PRESIDENTE — Quali sono i compiti della sovraintendenza?

TESTE — Nel passato avevamo avuto sempre aeroporti militari aperti al traffico civile: il codice della navigazione aerea prevede che un comandante militare possa essere nominato direttore dell'aeroporto civile, men-

tre un ufficiale non può essere nominato direttore dell'aeroporto civile. Per l'aeroporto di Fiumicino si è fatto ricorso ad una finzione giuridica, creando questa sovraintendenza, per non essere in disaccordo con il codice della navigazione.

PRESIDENTE — La sovraintendenza può disporre lavori?

TESTE — Quando la sovraintendenza deve fare determinati lavori a seconda della somma che deve venire spesa, chiede l'autorizzazione alla Direzione generale dell'Aviazione civile. I lavori vengono poi eseguiti dalla direzione territoriale competente.

PRESIDENTE — Quindi i lavori non sono stati fatti dai Lavori pubblici?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Su quali fondi vengono eseguiti? C'è un capitolo in bilancio?

TESTE — Sui capitoli di bilancio della Direzione generale dell'Aviazione civile.

PRESIDENTE — Voglia inviare alla Commissione una breve relazione sull'attività che si svolge nell'aeroporto: numero delle unità impiegate, voli che sono stati effettuati, numero dei voli dirottati e le ragioni del dirottamento ed infine tutto ciò che può essere utile ai fini della nostra relazione.

TESTE — Gliela manderò aggiornata al 30 ottobre.

PRESIDENTE — È in grado di dirci quanto si è speso in questo periodo di dieci mesi, da quando Lei è a Fiumicino?

TESTE — Posso dire per il momento che si tratta di spese di una normale gestione. Comunque, unirò questi dati alla relazione che mi sono impegnato di mandare.

PRESIDENTE — Ci interesserebbe anche il bilancio di previsione.

TESTE — Senz'altro.

PRESIDENTE — Desiderei che Lei prendesse conoscenza dell'inchiesta fatta a carico del tenente colonnello Panunzi. Se ho ben capito, Lei ha detto che questo personale viene nominato su Sua proposta.

TESTE — Io mi sono riferito soltanto al sovraintendente Salaris.

PRESIDENTE — Chi ha nominato Panunzi?

TESTE. — È sempre stato sull'aeroporto di Fiumicino; io l'ho trovato già sul posto quando sono stato nominato Direttore generale dell'Aviazione civile. Comunque, se vuole, posso accertarmene; però non vorrei fare delle confusioni, perchè non so se l'ufficiale che è a Fiumicino sia proprio il colonnello Panunzi al quale lei si riferisce.

PRESIDENTE — Quello a cui noi ci riferiamo è il tenente colonnello Guido Panunzi, che fu trasferito a Milano ed il 1955 richiamato a Roma.

TESTE — Indagherò senz'altro.

PRESIDENTE — Qual'è il Suo giudizio di esperto sulla ubicazione dell'aeroporto?

TESTE — Poichè le regole O.A.C.I. stabiliscono che un aeroporto deve mantenere determinate distanze dagli ostacoli, secondo me l'aeroporto poteva essere collocato sia dove è attualmente, sia subito oltre Ostia; dopo non era possibile. Questo per quanto riguarda l'ubicazione.

PRESIDENTE — La natura del sottosuolo, oggi, in sede di funzionamento, dà luogo a qualche inconveniente dal punto di vista idrico? Vi affiorano acque?

TESTE — No; devo dire con tutta franchezza che (non so se addebitarlo alle idrovore o ad altro) non abbiamo mai avuto una goccia d'acqua sull'aeroporto.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. FELICE SANTINI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE GIOVANNI BOVETTI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Giovanni Bovetti.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ha avuto mai modo di occuparsi, nella Sua qualità di Sottosegretario di Stato per la difesa, di indagini esperite nei confronti del colonnello Toscani?

TESTE — Non conosco quest'ufficiale, nè ho fatto mai indagini sul suo conto. Mi pare che ci sia un certo Toscani a Fiumicino, ma non gli ho mai parlato nè — ripeto — ho mai avuto occasione di occuparmi di lui.

PRESIDENTE — Ella è stato Sottosegretario per la difesa dal luglio del 1955 al luglio del 1958 e poi all'Aviazione civile dal 1959 in poi; che cosa ci sa dire in ordine alla vicenda dell'aeroporto di Fiumicino?

TESTE — Nel primo periodo non me ne sono occupato in modo assoluto, perchè mi occupavo del settore del personale civile; le questioni dell'aeroporto rientravano nella sfera di competenza del Sottosegretario Caron. Nel secondo periodo, con altre deleghe, ho avuto anche quella per l'Aviazione civile e perciò mi sono interessato anche dell'aeroporto di Fiumicino: in particolare mi sono assunto il compito di curare in modo più sollecito l'apertura dell'aeroporto. Ho partecipato all'inaugurazione dell'aeroporto stesso, che è avvenuta verso la metà del 1960; dopo di allora, ho posto a me stesso e al mio Ministro il problema dell'apertura effettiva dell'aeroporto. Sentiti gli organi tecnici, si è addivenuti nel divisamento di attendere qualche mese, per dare modo a Fiumicino di esperire un certo periodo di rodaggio che sarebbe servito, come infatti è servito, per voli straordinari, in previsione delle Olimpiadi.

L'apertura effettiva di Fiumicino è avvenuta verso la fine del 1960 o ai primi giorni del 1961, non ricordo con esattezza. Ho presieduta una tornata di una commissione mista per la gestione di Fiumicino, commissione che era composta di rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici; della Camera di commercio, della Provincia di Roma e di altri enti. Mi pare che questa commissione abbia tenuto una o due rinunioni. In questa commissione sono stati dati orientamenti generali; fra l'altro si è deciso di sottoporre ai Ministri e al Governo l'opportunità di una gestione diretta dell'aeroporto di Fiumicino da parte del Ministero della difesa-aeronautica, oppure di istituire un consorzio di gestione. Io mi sono reso interprete dei desideri preponderanti di questa commissione, che erano quelli di fare esaminare la possibilità di gestire l'aeroporto con un consorzio, e in questo senso ho fatto un promemoria e al Ministro e ai vari enti pubblici. Nel frattempo siamo arrivati alle elezioni amministrative, e ogni cosa è stata sospesa, data anche la sopravvenuta crisi del Comune e della Provincia di Roma.

Per quanto riguarda l'aeroporto, non ho altro da dire. Nonostante alcune previsioni preoccupanti, Fiumicino ha dato — almeno nel periodo al quale mi riferisco — risultati sodisfacenti.

Prima che il Ministro decidesse il trasferimento da Ciampino a Fiumicino, mi sono preoccupato di sentire tutte le compagnie di navigazione, perchè erano state pubblicate sui giornali notizie contraddittorie in ordine ad una presunta assoluta opposizione delle compagnie, al trasferimento. Ma le loro ansie e le loro preoccupazioni erano di tut-

t'altra natura; esse erano preoccupate per una eventuale preminenza da parte dell'Alitalia nel trasferirsi; temevano che il trasferimento non fosse contemporaneo per tutte le compagnie di navigazione. Ottenuta questa assicurazione, il trasferimento delle compagnie di navigazione è stato seguito da una voce pressochè unanime di soddisfazione circa il funzionamento dell'aeroporto, salvo piccole questioni di dettaglio che derivano dalla situazione di rodaggio e che sono inevitabili, a parer mio, in ogni aeroporto che cominci a funzionare.

PRESIDENTE — Ha avuto mai notizia di irregolarità durante il periodo che Lei è stato al Governo? Non ha avuto denunce, non è stato incaricato di fare accertamenti ufficiali sull'andamento dei lavori?

TESTE — No. Se accertamenti furono fatti, essi furono fatti direttamente dal Ministro, credo a mezzo del generale De Martino.

PRESIDENTE — Conosce il colonnello Amici?

TESTE — Ne ho sentito parlare al Senato dall'onorevole Andreotti e nelle polemiche giornalistiche. Gli ho parlato una volta, quando faceva parte del Demanio militare.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. GIOVANNI BOVETTI

DEPOSIZIONE DEL SIGNOR EZIO BERTACCINI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del sig. Ezio Bertaccini.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza ha proceduto al seguente interrogatorio.

PRESIDENTE — Lei fa l'autotrasportatore per conto terzi?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Con quale ditta ha lavorato?

TESTE — Con la Cosfonda.

PRESIDENTE — Risulta agli atti che con la Cosfonda ha lavorato per un complesso di 400 milioni.

TESTE — Esattamente per 334 milioni.

PRESIDENTE — Che cosa ha trasportato?

TESTE — Tutto perchè avevo l'esclusiva. Feci con la Cosfonda un contratto per 700 mila quintali di cemento sfuso, ma in effetti ne ho trasportati soltanto 520 mila.

PRESIDENTE — In che data fu fatto il contratto?

TESTE — Nel 1956. Si affidava a me, al signor Carnaccini Baldassare e a Don Guido Casadei, che erano rappresentati da me, il compito di trasportare il materiale.

PRESIDENTE — Don Guido Casadei era suo socio?

TESTE — Non esattamente.

PRESIDENTE — Lei ha affermato di aver trasportato 520 mila quintali, mentre il capitolato ne prevedeva 700 mila. Sa se la parte rimanente è stata presa da altri?

TESTE — Non lo so, ma credo di no perchè, come ho detto, avevo l'esclusiva.

PRESIDENTE — Da che cosa risulta che ne ha portati soltanto 520 mila quintali?

TESTE — Da un fatturato.

PRESIDENTE — Ne è certo?

TESTE — Certissimo.

PRESIDENTE — È stato pagato per quel fatturato?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — È in lite con la Manfredi?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Perchè?

TESTE — Perchè mi deve un sacco di quattrini! Mi aveva promesso di farmi lavorare nella costruzione di una strada che avrebbe fatto deviare il passaggio a livello di Ponte Galeria, ma poi non se ne è fatto più niente.

PRESIDENTE — A noi interessano le controversie relative all'aeroporto di Fiumicino.

TESTE — Mi deve 16 milioni, la differenza dei quintali di cemento che non mi ha fatto trasportare. Inoltre per il sottofondo, facemmo un contratto che prevedeva 800 mila metri cubi di materiale e lui mi deve ancora 20 mila lire al metro cubo. Gli ho mandato un avvocato, ma l'ha sbattuto fuori.

PRESIDENTE — Per il sottofondo ha fatto tutta la prestazione prevista nel contratto?

TESTE — Sì, ma non sono stato pagato.

PRESIDENTE — Lei ha stipulato dunque con la Manfredi un contratto con un ordinativo di circa 700 mila quintali?

TESTE — Anche con la « Marchini Cemento », il cemento infatti lo prendevo dalla Marchini a Guidonia.

PRESIDENTE — Ha trasportato dunque 520 mila quintali mentre nel contratto ne erano previsti 700 mila ed ha una vertenza per questo.

TESTE — Guardi, Eccellenza, eravamo tre ditte a lavorare per la Manfredi: trattori, camion e scavatori e, non so bene perchè, tutte e tre siamo fallite. A me ha carpito anche quello che avevo.

PRESIDENTE — Che posizione avevano Don Guido Casadei e il signor Carnaccini nel contratto?

TESTE — Per la verità non conoscevo nessuno dei due. Me li presentò un mio amico il quale sapendo che facevo il trasportatore (a

Forlì avevo già un ufficio) mi propose questo lavoro che io presi. Era evidentemente gente che aveva fiducia in me.

PRESIDENTE — Ha pagato il Casadei e il Carnaccini?

TESTE — Sì, le spese.

PRESIDENTE — Che figura avevano con precisione questi signori? Sembrano suoi soci.

TESTE — Non lo erano.

PRESIDENTE — Fu il signor Casadei a prospettarle l'affare?

TESTE — No, una terza persona.

PRESIDENTE — Come si chiamava?

TESTE — Il ragioniere Lolli Lovrano che conoscevo fin da bambino. Era impiegato alla Banca del lavoro di Forlì, ora mi sembra sia a Milano. Ha lavorato anche con la Farsura. Fu lui a presentarmi il Casadei e il Carnaccini e ad offrirmi questo lavoro. Sembrava buono: se mi avessero pagato! Ma mi ha portato via anche quel po' che avevo.

PRESIDENTE — In che modo?

TESTE — Non mi hanno pagato. Il mio avvocato ha detto che non si può discutere con Manfredi perchè ha l'ufficio legale più potente di Roma.

PRESIDENTE — Cosa ha dato al Casadei e al Carnaccini?

TESTE — Un milione e l'uno per cento da dividersi in due.

PRESIDENTE — Il capitolato l'ha visto prima del contratto?

TESTE — Sì, ma naturalmente prendendo un lavoro al 31 per cento di ribasso per guadagnare qualcosa ci si deve aggrappare dove è possibile.

PRESIDENTE — Ritiene che la differenza tra i 520 mila quintali trasportati ed i 700 mila previsti nel contratto sono stati pagati ad altri?

TESTE — Non credo perchè, come ho detto, io avevo l'esclusiva. Occorreva una attrezzatura non indifferente che avevo io solo sul posto. Il cemento era sfuso in cisterne e già costava 8-9 milioni la cisterna, poi per l'attrezzatura sul campo occorrevano altri 6 milioni. Non vi erano altri ad essere organizzati come me.

PRESIDENTE — Che qualità di cemento trasportava?

TESTE — Due qualità: il 500 e il 400. Avevo due silos da 20 mila quintali e viaggiavo anche di notte.

PRESIDENTE — Ha avuto modo di conoscere il colonnello Amici?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Chi ha conosciuto a Fiumicino?

TESTE — Sua eccellenza Romita. Ricordo di essere stato elogiato dallo stesso come Manfredi per il mio lavoro. Infatti mi ero impegnato a trasportare 2 mila metri di materiale al giorno, ad un certo momento, per affrettare i lavori vollero che ne trasportassi 4-5 mila al giorno, e ci riuscii. Dissero che avevo fatto miracoli.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: EZIO BERTACCINI

DEPOSIZIONE DEL GENERALE LUIGI MOROSINI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Luigi Morosini.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Desideriamo qualche notizia in ordine all'attività che ella svolse quando, nel 1956, ricevette dall'onorevole Pacciardi, ex Ministro della difesa, la copia di una lettera o la lettera stessa che gli aveva inviata il generale Matricardi, lettera nella quale erano contenuti insinuazioni e apprezzamenti poco lusinghieri per il destinatario e per la vicenda relativa alla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

TESTE — Quando ricevetti la lettera dell'onorevole Pacciardi, che era contenuta in busta chiusa, rimasi un po' stupìto. Comunque, prima di iniziare qualsiasi azione, mi recai al Ministero della difesa e ne parlai con il Capo di Gabinetto, generale Napoli. Poichè la materia era parecchia e confusa, si convenne che avrei chiamato il generale Matricardi, non certo per un interrogatorio inquirente ma per discorrere e cercare di fargli svuotare un po' il sacco. E al generale Matricardi, nel convocarlo per telefono, dissi appunto che desideravo fare una breve conversazione con lui. E un pomeriggio il generale Matricardi venne da me. Lo feci accomodare ed avviai la conversazione. Non nascondo che ebbi subito la impressione di trovarmi di fronte ad una persona un po' fissata, perchè batteva sempre sul chiodo della incompetenza della gente che era stata messa a capo dei lavori di Fiumicino, che le piste di volo erano male orientate ed altre questioni del genere. Io cercai di calmarlo, ma il suo discorso si mantenne sempre su questioni di carattere tecnico. Egli accusava di incompetenza le persone che erano state messe a capo di quei lavori, i quali a suo giudizio non erano rispondenti allo scopo da ottenere. Quando mi convinsi che non aveva altro da dirmi, lo congedai con qualche convenevole ed il giorno successivo o due giorni dopo riferii al generale Napoli la nostra conversazione. Conclusi che, secondo me, sarebbe stato necessario vagliare il contenuto di quelle accuse; ma io non potevo farlo, perchè non avevo la competenza di fare un esame dei lavori ed assicurarmi che la pista fosse ben fatta, bene orientata e se vi fossero tutti quegli inconvenienti lamentati. Suggerii al generale Napoli l'idea di sentire l'Aeronautica: il Capo di Stato Maggiore o il Segretario generale oppure colui che aveva materialmente compilato il progetto. Dopo questo colloquio col generale Napoli non ho saputo più niente degli ulteriori sviluppi della vicenda, senonchè il generale Napoli pose gli stessi quesiti ad ambienti dell'Aeronautica.

In conclusione ebbi l'impressione che il generale Matricardi non volesse riferirsi, con le sue accuse, a malefatte finanziarie e del resto a me non ne formulò. Espressi naturalmente questa mia impressione anche al generale Napoli, e nel licenziarmi da lui gli dissi che sarei rimasto a sua disposizione per ogni eventualità che avesse richiesto il mio intervento.

PRESIDENTE — Nella lettera del generale Matricardi c'erano degli accenni un po' pesanti perchè fra l'altro si parlava di « grosse e piccole malefatte », nonchè di « compari ».

TESTE — Con me non ne ha parlato.

PRESIDENTE — Lei non gli domandò a che cosa si riferivano?

TESTE — No. Egli mi fece capire che le « malefatte » erano dovute alla incompetenza delle persone che erano state messe a capo dei lavori. Mi disse che su quel punto aveva sempre battuto e la questione del resto era nota: ne avevano parlato i giornali già nel 1950 o nel 1951, quando io non ero ancora comandante dell'Arma.

PRESIDENTE — In quale periodo è stato comandante dell'Arma dei carabinieri?

TESTE — Sono entrato in carica i primi di maggio 1954, essendo Ministro della difesa l'onorevole Taviani, e vi sono rimasto fino al 15 ottobre 1958.

PRESIDENTE — Durante questo periodo, fuori dell'episodio Matricardi, ha avuto occasione di occuparsi ad un qualsiasi titolo della vicenda di Fiumicino?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Non sa nemmeno se il comando generale abbia mai avuto incarico di fare qualche inchiesta?

TESTE — Il comando generale non ha più avuto simili incarichi, a meno che non sia stato dato incarico a qualche ufficiale distaccato di svolgere qualche inchiesta.

PRESIDENTE — Ricorda se durante il colloquio il generale Matricardi le fece qualche nome? Per esempio il nome del colonnello Amici?

TESTE — Questo nome lo avevo sentito nel 1951, quando comandavo la divisione granatieri; avevo sentito che questo colonnello Amici era *magna pars* in quella vicenda. Il generale Matricardi comunque non mi fece nomi, nè io lo stuzzicai, anche perchè appena gli davo un po' di corda egli si accalorava sulle questioni tecniche.

PRESIDENTE — Le consegnò qualche documento?

TESTE — Mi consegnò quel documento che aveva già mandato al Gabinetto della difesa del 1950-51 o dopo.

PRESIDENTE — E lei che cosa ne fece?

TESTE — Lo tenni agli atti, perchè al Ministero della difesa mi dissero che già ne avevano una copia. Feci un promemoria per il Ministro in data 10 o 12 marzo e per me la cosa finì lì.

PRESIDENTE — Chi le disse che quel documento esisteva già presso il Ministero della difesa?

TESTE — Il Capo del Gabinetto. Mi disse che era roba già nota.

PRESIDENTE — In quella lettera sono contenute delle denunce specifiche, sia pure velate sotto la rete che non copre la luce del sole. Con una denuncia di quel genere, le soluzioni erano due: o si scopriva un reato o il generale Matricardi era un calunniatore. Non pensò lei di andare veramente a fondo per vedere che cosa c'era di serio, anzichè pensare che si trattasse della esagerazione di un animo più o meno esasperato?

TESTE — Fu chiaro per me che il generale Matricardi alludesse al fatto che i soldi erano stati mal spesi e che le cose non erano andate bene, per la mancanza di competenza di chi aveva diretto i lavori. Ma io non ho competenza per fare accertamenti in questioni tecniche e il generale Matricardi non mi parlò di malefatte nel senso di corruzione.

PRESIDENTE — Ma c'è nel documento un riferimento specifico a coloro che riescono a farsi pagare!

TESTE — Io ho avuto l'impressione che il generale Matricardi avesse il dente avvelenato per qualche cosa: egli voleva essere messo a capo di Fiumicino e invece ne era stato estromesso. Perciò era contro tutti i suoi successori e contro l'onorevole Pacciardi che aveva sciolto la Commissione e attribuiva allo stesso onorevole Pacciardi tutte le più nere intenzioni. Ma questa è una mia impressione perchè il generale Matricardi con me ha parlato in generale di tutti coloro che erano stati messi a capo dell'organizzazione, ma non ha mai fatto accuse specifiche.

PRESIDENTE — In quella occasione ebbe modo di far sapere al generale Matricardi che della questione si interessava anche il ministro Taviani?

TESTE — Trattandosi di questione che non avrei potuto certo liquidare in separata

sede, dissi al generale Matricardi che ne avrei parlato al Ministero come infatti feci il giorno dopo.

PRESIDENTE — Nel memoriale che le consegnò il generale Matricardi non erano contenute soltanto questioni tecniche, ma anche accenni specifici a questioni particolari che nulla hanno a vedere con la tecnica.

TESTE — Ma era tutta materia già esaminata, perchè quel promemoria era soltanto la copia di documenti da lui già presentati.

PRESIDENTE — Ma questo l'ha saputo dopo?

TESTE — Il giorno dopo.

PRESIDENTE — Non ha creduto di fare delle indagini?

TESTE — No, perchè il Capo Gabinetto del Ministero mi disse appunto che si trattava di cose note, che erano tornate a galla dopo alcuni anni.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. LUIGI MOROSINI

SECONDA DEPOSIZIONE DEL COLONNELLO CARLO TOSCANI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del colonnello Carlo Toscani.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE. — Conosce il dottor Nannini?

TESTE — Non ho mai conosciuto un dottor Nannini. Ricordo, invece, un ufficiale pilota a nome Nannini, che fu comandante della scuola di volo a vela. Mi riferisco, però, a circa 25 anni fa. Ora mi pare che sia morto.

PRESIDENTE — L'altra volta abbiamo parlato del procedimento disciplinare a Suo carico. Ha qualche cosa da aggiungere, oggi? Abbiamo avuto il carteggio riguardante tutto l'andamento della vicenda e da esso risulta che le furono inflitti 5 giorni di arresti semplici dal generale Matricardi, perchè, capo dell'ufficio tecnico incaricato della elaborazione del progetto, reagiva in modo poco disciplinato e irriguardoso.

TESTE — È questione di punti di vista.

PRESIDENTE — Per un certo periodo lei è stato alla Direzione generale del Demanio, primo reparto: che cosa è il reparto nella organizzazione del Ministero?

TESTE — Sono stato capo del 1° reparto. Il reparto è formato da 4 divisioni e una segreteria tecnica; è, insomma, uno dei due reparti in cui si divide la Direzione generale del Demanio: quello che io dirigevo è il reparto tecnico, l'altro è amministrativo.

PRESIDENTE — Lei poteva firmare per il Ministro?

TESTE — Sì, perchè ebbi una regolare delega. Aggiungo che la delega era valida anche per impegni di bilancio, mentre normalmente i capi divisione non possono firmare per impegni di bilancio. Per me questa possibilità era prevista proprio nel decreto ministeriale, pubblicato sul giornale ufficiale.

PRESIDENTE — Chi era il Ministro?

TESTE — Non so se l'onorevole Taviani oppure l'onorevole Pacciardi.

PRESIDENTE — Ricorda di aver scritto una lettera ad alcuni uffici del suo Ministero, nonchè al Ministero dei lavori pubblici per dare dei consigli circa l'acquisto dei terreni? È una lettera molto importante. Gliela mostro perchè possa ricordarsene.

TESTE — L'ho firmata io. È importante solo relativamente, perchè ne ho firmate di altre molto più importanti.

PRESIDENTE — Questa lettera è costata parecchie decine di milioni allo Stato.

TESTE — Non lo so. Voglio comunque sperare che questi milioni siano stati spesi bene dall'Ente competente e responsabile.

PRESIDENTE — Evidentemente ella dovette concordare quella lettera con l'ufficio incaricato della progettazione perchè in essa si parla di una variazione del progetto, mentre lei del progetto non si interessava.

TESTE — Difatti non me ne interessavo, ma il progetto in effetti venne variato, perchè le piste, che in un primo momento dovevano essere sei, sono state poi ridotte a due.

PRESIDENTE — Quando ha scritto quella lettera, il nuovo progetto era stato già fatto: si è reso conto di ciò che ha proposto con questa lettera?

TESTE — È stato suggerito di non fare un esproprio globale perchè sembrava più opportuno che i terreni venissero espropriati a mano a mano che questi servissero per la costruzione dell'aeroporto e questo per non espropriare inutilmente terreni che poi non sarebbero più serviti. Comunque, questa proposta è stata fatta in seguito ad analoga proposta fatta dalla Commissione interministeriale per l'aeroporto, proposta che sembrava logica.

PRESIDENTE — La Commissione Matricardi già non esisteva più.

TESTE — C'era semplicemente un altro presidente al posto del generale Matricardi, ma la Commissione esisteva.

PRESIDENTE — Però non si è riunita quasi mai!

TESTE — Se c'è questa lettera, ci dovrebbe essere anche qualche precedente, tanto più che in essa è detto che « in seguito ad alcune considerazioni fatte dalla Commissione ecc. ».

PRESIDENTE — Lei forse si riferisce alla Commissione presieduta dal generale Silvestri?

TESTE — Al generale Matricardi è subentrato il generale Silvestri, ma la Commissione era sempre quella. Aveva dei compiti inferiori all'altra, perchè tutta la parte riguardante i lavori era passata alla competenza del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE — Se la parte lavori era una materia che riguardava il Ministero dei lavori pubblici, con la sua lettera, anche se voleva essere una forma di collaborazione, l'Aeronautica è andata ad interferire in questioni che riguardavano un'altra Amministrazione. Lei sapeva, evidentemente, che tra il Ministero dei lavori pubblici e la ditta proprietaria dei terreni era stata stipulata una convenzione in base alla quale tutti i terreni necessari per la costruzione dell'aeroporto avrebbero dovuto essere espropriati, in qualsiasi tempo, al prezzo unitario di lire 45 al metro quadro. Quindi, il suggerimento di rescindere la convenzione, per chi ha la minima esperienza in queste cose, non può essere giudicato molto positivo.

TESTE — La convenzione stipulata dal Ministero dei lavori pubblici non l'ho mai vista nè ne conoscevo l'esistenza.

PRESIDENTE — E come ha potuto firmare la lettera? Come ha fatto a dire che si doveva procedere ad un modo diverso di pagamento se non conosceva la convenzione?

TESTE — Io ho riportato nella lettera una proposta della Commissione, la quale faceva appunto queste considerazioni. Naturalmente, avendo io firmato, ne assumo la responsabilità.

PRESIDENTE. — Ma se la Commissione Matricardi non esisteva più dal 1951, anzi dal 1950!

TESTE — La Commissione esisteva ed ha fatto essa questa segnalazione. Ho firmato e mi prendo la responsabilità. Io ho firmato per il Ministro, d'accordo, però faccio presente che è la divisione del Demanio che ha compilato questa lettera che io ho poi firmato. Se si vogliono maggiori chiarimenti, è opportuno sentire il capo della divisione Demanio dell'epoca che mi pare fosse il colonnello Masoni o il colonnello Panunzi. Comunque, la convenzione non la conosco. Se la convenzione stabiliva che doveva essere espropriato tutto il terreno, evidentemente si è poi andati in diverso avviso, pensando che non servivano più tutti i 1.100 ettari e si voleva quindi evitare una spesa in più per lo Stato e lasciare i terreni all'agricoltura. Credo che sia questo il concetto della lettera. Bisogna considerare infatti che in un primo tempo era previsto un aeroporto molto più grande, perchè su sei piste.

PRESIDENTE — Ma lei sa quanto è stato espropriato per l'aeroporto su due piste?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Proprio poco meno di 1.100 ettari!

TESTE — Il concetto di questa lettera era di espropriare i terreni a mano a mano che servivano, perchè forse si pensava che non sarebbero serviti tutti i 1.100 ettari.

PRESIDENTE — Se lei dice di non aver letto la convenzione, come può fare delle illazioni oggi?

TESTE — Sono supposizioni.

PRESIDENTE — In relazione a questa lettera, ella non ha mai avuto occasione di avere degli incontri con persone che si interessavano di questa vicenda?

TESTE — Non ho avuto incontri con nessuno. Non ho mai visto nè conosciuto nè i Torlonia nè i loro amministratori. Non ho mai avuto alcun contatto con nessuno di loro.

PRESIDENTE — Concordò la lettera con il colonnello Amici? Perchè alla fine era una questione che riguardava il progetto!

TESTE — No. Il colonnello Amici non faceva parte della Commissione.

PRESIDENTE — Ma il colonnello Amici aveva fatto il progetto! E lei ha dovuto vedere

il progetto, altrimenti non si capisce come lei può aver scritto la lettera senza aver visto nè il progetto nè la convenzione.

TESTE — Evidentemente la Commissione avrà detto che era più opportuno procedere agli espropri a mano a mano che servivano i terreni. Ma sarà bene sentire il capo della divisione Demanio che, come ho detto, era il colonnello Masoni o il colonnello Panunzi. Forse non sarà stato neppure il capo divisione a scrivere la lettera.

PRESIDENTE — Come va che non c'è neppure una sigla?

TESTE — È uso comune al Ministero della difesa che la sigla vada apposta sulla minuta della lettera; anzi sulla minuta c'è il nome del compilatore ed il nome del dattilografo per esteso.

PRESIDENTE — Il colonnello Panunzi è ancora in servizio?

TESTE — È in posizione ausiliaria; ma richiamato in servizio.

PRESIDENTE — Dove presta servizio attualmente?

TESTE — All'aeroporto di Fiumicino. È il capo dell'ufficio infrastrutture.

PRESIDENTE — E lei è a riposo?

TESTE — Sono anch'io in posizione ausiliaria. Era stato chiesto anche a me di rimanere, ma io ho rinunciato. Non è difficile che si sia trattenuti in servizio, per la parte Demanio c'è molto lavoro e quindi c'è bisogno di tecnici per cui il Ministero è venuto nella determinazione di trattenere in servizio gli ufficiali tecnici in ausiliaria.

PRESIDENTE — È sicuro di non aver mai conosciuto il Nannini? Quello che lei ha conosciuto da quanto tempo non lo vede?

TESTE — Era un ufficiale aviatore che non vedo da circa 25 anni, ma forse ora credo che sia morto.

PRESIDENTE — Dei Torlonia non ha conosciuto nessuno?

TESTE — Non ho visto nessuno dei Torlonia nè degli amministratori.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Col. CARLO TOSCANI

DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE FERNANDO TAMBRONI

La Commissione, riunita in seduta il 24 ottobre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Fernando Tambroni.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — In una lettera inviatale nel marzo del 1960 dall'allora ministro Togni circa la richiesta di un ulteriore stanziamento di 6 miliardi e 100 milioni per l'aeroporto di Fiumicino è, tra l'altro, testualmente detto: « per poter rendere l'aeroporto in parola idoneo al funzionamento in occasione delle Olimpiadi, è necessario eseguire tempestivamente lavori di impianto considerati di prima necessità i cui progetti sono stati già approvati o in via di perfezionamento amministrativo ». Ella rispose nello stesso mese di marzo, ed esattamente il 21, in maniera negativa, provocando le insistenza dell'onorevole Togni, alle quali, per altro, ella non rispose.

Senonchè, ad onta di tale sua presa di posizione, il ministro Togni ha egualmente speso per i lavori di Fiumicino altri 5 miliardi. Di conseguenza, l'atteggiamento dell'allora Ministro dei lavori pubblici si spiegherebbe solo se lei avesse confortato la sua richiesta almeno con delle assicurazioni verbali. Può ella dire alla Commissione se tali assicurazioni vi siano state?

TESTE — Non ricordo, dopo aver ricevuto la lettera alla quale risposi nei termini che la Commissione conosce, di avere dato all'onorevole Togni alcuna assicurazione del genere. Successivamente, avendo lasciato il Ministero del tesoro, non ho avuto più occasione di occuparmi della vicenda di Fiumicino. Non posso, quindi, evidentemente sapere se tali assicurazioni siano invece state date dal mio successore, onorevole Taviani. Comunque, e risalendo alle origini, aggiungerò che nel volgersi degli avvenimenti ebbi modo di constatare che tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'aeronautica si svolgeva una singolare partita che, in un certo senso, non riusciva ad equilibrarsi per quegli abituali conflitti di competenza che costituiscono atto di vita normale nelle pubbliche amministrazioni. Da una situazione del genere derivava che molte volte il Ministero dei lavori pubblici non conosceva perfettamente, non dico l'entità dei lavori, ma l'esattezza stessa dei preventivi; cosa che, secondo ogni probabilità, non escludo capitasse anche al Ministero dell'aeronautica.

Il mio predecessore, ministro Medici, aveva già erogato per i suddetti lavori una somma, se ben ricordo, di 3 miliardi, subordinandola però all'impegno che si sarebbe trattato dell'ultimo finanziamento. Posteriormente, in sede di utilizzazione del ricavato del prestito nazionale, approvato con la legge n. 622, la cui caratteristica essenziale era l'immediata utilizzazione delle somme ricavate, furono nuovamente prese in considerazione le opere di Fiumicino, per la cui immediata esecuzione venne accordata una nuova cifra massima di 4 miliardi.

Escludo che vi siano state al riguardo colloqui diretti tra il Ministro dei lavori pubblici e me in quanto il riparto del prestito fu effettuato attraverso riunioni degli organi burocratici e tecnici dell'amministrazione.

Purtroppo, la considerevolissima mole di lavoro che incombe sui Ministri non consente loro un approfondimento specifico di tutti i singoli particolari che ne scaturiscono, per cui essi sono spesso costretti ad affidarsi agli organi dell'amministrazione che dirigono. Nel caso specifico, essendo state date da questi ultimi precise assicurazioni che i 4 miliardi richiesti dovevano considerarsi effettivamente definitivi, il danaro fu

concesso. Di conseguenza, allorchè di lì a pochi mesi il Ministero del tesoro, ad onta delle assicurazioni date, si sentì chiedere dal Ministero dei lavori pubblici altri 6 miliardi per la prosecuzione dell'opera, si rifiutò nettamente di concederli, e ciò appunto sulla base del precedente impegno assunto dal Ministero dei lavori pubblici. Solo in un secondo momento ho appreso che è stata fatta una nuova erogazione (non so se su una nota di variazione del bilancio o meno) di altri 2 miliardi e 100 milioni. È l'eterna storia dei preventivi che danno il via alla esecuzione di qualsiasi opera in qualsiasi amministrazione.

Sulla base di una decennale esperienza ministeriale, devo purtroppo dire che nessun preventivo è risultato mai esatto e ciò senza una preordinata azione condannevole da parte di chicchessia. Il fatto rientra nell'ordine normale della vita dello Stato. Devo però aggiungere che da parte mia ho sempre cercato con tutte le mie forze di affermare e sostenere il principio — al quale tengo in modo particolare — che, quando un qualsiasi settore dell'Amministrazione dello Stato chiede per una certa opera una determinata cifra, quella cifra deve bastare allo scopo, senza consentire ulteriori ripensamenti. Fu quindi proprio alla luce di tale principio che firmai la lettera di diniego.

PRESIDENTE — Se in sede di ripartizione del prestito nazionale l'Amministrazione dei lavori pubblici avesse chiesto una somma superiore ai 4 miliardi, pensa lei che avrebbe potuto ottenerla?

TESTE — Su un piano meramente teorico non dovrei escluderlo anche perchè, come ho già detto, la caratteristica principale del prestito nazionale era che le somme ricavate dovevano essere utilizzate per opere di immediata esecuzione e Fiumicino rientrava appunto tra queste ultime. Non è quindi improbabile che se si fosse richiesto di più sarebbe stato dato. Tutto ciò, ripeto, in linea puramente teorica poichè non ricordo, ovviamente, nei dettagli lo svolgimento delle operazioni.

PRESIDENTE — La sua esperienza di Ministro del tesoro lo ha mai portato a constatare l'esecuzione di lavori per i quali non erano stati previsti i relativi finanziamenti?

TESTE — Non devo riallacciarmi alla mia esperienza di Ministro per rispondere che questa, purtroppo, è prassi ordinaria. Con ciò, naturalmente non intendo fare addebiti a chicchessia. Devo però segnalare che a tale proposito feci a suo tempo alla Commissione finanze e tesoro della Camera e del Senato una lunga esposizione intesa proprio a determinare una più solenne ed impegnativa impostazione del bilancio dello Stato, non senza far presente, tra l'altro, che per poter operare una riforma di questo genere sarebbero — purtroppo — occorsi degli anni. Le due Commissioni si mostrarono d'accordo con me, ma ad onta dell'accordo il progetto è rimasto ancora allo stato intenzionale. Il mio preciso obiettivo, ripeto, era quello di modificare il sistema vigente nelle pubbliche amministrazioni dello Stato, adusate non per colpa loro, ad andare sempre oltre i preventivi. Tale modifica, se attuata, avrebbe dovuto comportare secondo me, oltre alla discussione dei preventivi, il corrispondente esame dei consuntivi. La mancanza di tale esame costituisce a mio avviso l'aspetto più negativo dell'esercizio della funzione parlamentare perchè solo attraverso lo stesso possono individuarsi tutte le disfunzioni esistenti. Le amministrazioni dello Stato vanno sempre al di là degli stanziamenti stabiliti solo perchè sono abituate a confidare — e ad ottenere — che quanto si fa senza la copertura di un relativo finanziamento, finisca poi in definitiva per essere sanato. Ed è quindi appunto a questo preciso obiettivo della sanatoria che attinge costantemente il criterio informatore delle pubbliche amministrazioni.

PRESIDENTE — Tutto ciò avviene per i lavori di lieve entità o anche per quelli di una certa consistenza finanziaria?

TESTE — Dovrei dire che più il fatto è notevole più l'evasione è possibile.

PRESIDENTE — Si riferisce a fatti normali o ad eventi straordinari come alluvioni, inondazioni, rotture di argini?

TESTE — La Commissione saprà certamente che nel bilancio dello Stato la som-

ma stanziata per eventi straordinari non supera i 20 miliardi: quindi è insufficiente a volte per il soddisfacimento di situazioni di emergenza. Allorchè si verificano fatti di questa natura, bisogna ovviamente provvedersi riservandosi di sistemare la partita scoperta con nuove entrate.

PRESIDENTE — Allorchè il ministro Togni le scrisse chiedendole il finanziamento dei 4 miliardi per Fiumicino, ella era a conoscenza di una lettera scritta il 10 aprile 1953 dall'allora ministro Pella nella quale si raccomandava di: « voler esaminare la questione ai fini del miglior utilizzo del pubblico danaro »?

TESTE — Quando mi portarono a firmare la lettera del 21 marzo, ebbi cura, per un principio di carattere generale che ho sempre rispettato, di esaminare anche per i precedenti. Naturalmente in questo momento mi sfuggono i dettagli.

PRESIDENTE — Ricorda una precedente lettera del ministro Pella in data 2 giugno 1948 nella quale si rifiutava di concedere dei finanziamenti, sostenendo la necessità per qualsiasi erogazione di danaro di un apposito progetto esecutivo che nella fattispecie non esisteva?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Ella che ha avuto per 4 anni il Dicastero dell'interno ha sentito mai parlare in Consiglio dei ministri o in altri ambienti della vicenda di Fiumicino, di notizie di deviazioni di lavori, di progetti, di interferenze? In particolare le è stata mai fatta qualche segnalazione per un certo colonnello Amici che ebbe una parte considerevole in tale vicenda?

TESTE — Ho sempre letto i giornali, soprattutto quelli dell'opposizione, quindi tutto ciò che è stato scritto su Fiumicino evidentemente mi è noto. Escludo però che come Ministro dell'interno io mi sia occupato di questa vicenda per due ragioni: prima perchè nessuno mi ha mai sottoposto il problema e poi perchè, ove lo avessero fatto, portandomi a conoscenza di eventuali reati, avrei seguito la mia costante direttiva con l'informarne l'Autorità giudiziaria. È difatti noto che il Ministero dell'interno non ha mai fatto indagini di polizia giudiziaria dipendendo gli uffici di quest'ultima direttamente dal magistrato. Posso comunque affermare che in Consiglio dei ministri non si è mai discusso della vicenda di Fiumicino. Se ciò fosse accaduto certamente lo ricorderei.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: On. FERNANDO TAMBRONI

DEPOSIZIONE DEL DOTTORE FAUSTO COEN

La Commissione, riunita in seduta il 13 dicembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del dottore Fausto Coen.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Dottor Coen, noi abbiamo dovuto interrogarla di urgenza come testimone e in tale veste lei si trova dinanzi alla Commissione d'inchiesta.

La Commissione deve manifestare, e lo farà anche in forma pubblica, la sua viva deplorazione per la pubblicazione, sul giornale da lei diretto, di notizie riguardanti i lavori di questa Commissione. Io non le dirò se quanto è riportato nel giornale risponda o non risponda ad uno schema o ad un abozzo di relazione che, ovviamente per facilitare i nostri lavori, potesse essere stato elaborato. Le debbo dire con profondo rammarico, non soltanto di parlamentare ma di cittadino, a nome mio e di tutta la Commissione (e lei mi consentirà che democraticamente glielo dica) che non è questo il modo migliore con cui la stampa possa collaborare con il Parlamento, impegnato in un'opera difficile ai fini dell'accertamento della verità. Perciò, la prego, al di fuori di ogni schematismo legale, di collaborare con la Commissione per dire come lei, direttore del giornale in questione, ha appreso le « anticipazioni di risultati segreti » che poi ha pubblicato. Deve dirci da chi ha appreso le notizie e come ne è avvenuta la pubblicazione. Questo io le chiedo, non per mia curiosità personale ma per un invito preciso di tutti i gruppi che fanno parte di questa Commissione.

TESTE — Debbo precisare subito che la presentazione di questa notizia è inesatta, nel senso che abbiamo definito, probabilmente per comodità giornalistica, « risultati segreti dell'inchiesta sullo scandalo di Fiumicino » delle informazioni che abbiamo ritenuto corrispondessero alla relazione, ma della cui corrispondenza non siamo certi. Cioè, noi abbiamo avuto le informazioni da uno dei tanti canali di informazione che ha un giornale, ci siamo occupati di vedere se i fatti che ci erano stati comunicati corrispondevano alla verità, abbiamo fatto delle indagini in proposito, abbiamo ritenuto che fossero sostanzialmente fondate e abbiamo anche ritenuto che presumibilmente corrispondessero al contenuto della relazione. Mi rendo conto che nella stesura del pezzo si insiste sulla relazione, come se la relazione fosse stata vista o conosciuta o a noi comunicata. Debbo escluderlo. Devo dire che si tratta di informazioni giunte al giornale come tante altre; che ci sono sembrate particolarmente gravi e importanti; che su di esse abbiamo fatto una indagine; che l'indagine fatta ha rilevato che le informazioni erano vere e che abbiamo ritenuto di poterle attribuire alla relazione della Commissione. Vorrei poi sapere se in questo momento mi trovo in veste di imputato o meno, perchè debbo precisare che mi sono subito presentato pur non essendo il direttore responsabile del giornale (non lo avrei detto se non fossi stato accolto da vari commenti); infatti, immaginando che mi si volessero chiedere delle notizie, ero pronto, per quello che mi compete, a darle senz'altro. Gradirei però che non venissero fatti commenti mentre parlo.

PRESIDENTE — Riconosce che il titolo è impreciso?

TESTE — Questo lo riconosco senz'altro, nel senso...

PRESIDENTE — Ma tutto è nel titolo! Lei che è un giornalista sa benissimo che ciò che di una notizia più impressiona è proprio il titolo.

TESTE — Non mi riferisco al fatto in generale, ma all'occhiello « Anticipiamo i risultati segreti dell'inchiesta sullo scandalo di Fiumicino ».

PRESIDENTE — Ma questo dà la sensazione che il giornale abbia avuto o una copia dello schema di relazione (non esiste infatti una relazione) o, il che è lo stesso, delle notizie riproducenti il contenuto dello schema. Penso sia d'accordo con me che è cosa poco commendevole dar notizia di ciò che hanno detto testimoni, far riferimento alle loro mogli, pubblicarne la fotografia e così via. Io desidero sapere da lei quando ha avuto questo pezzo e queste notizie.

TESTE — Quattro o cinque giorni fa.

PRESIDENTE — E lei con i suoi uffici ha avuto la possibilità di fare in così breve tempo questi accertamenti autonomi? Noi abbiamo impiegato dei mesi!

TESTE — Io confermo quello che ho detto.

PRESIDENTE — Riconosce che quanto è stato fatto è una cosa veramente deplorevole? Non basta dire « una svista all'occhiello »; l'occhiello è una cosa pensata, voluta intenzionalmente, posta come tale per richiamare l'attenzione del pubblico. Qui si dà la sensazione che le notizie siano precise, che siano state tratte da questo schema di relazione. Lei si è lamentato dello stato d'animo con il quale è stato accolto. Io le dico che se fosse venuto un'ora fa questo stato di animo sarebbe stato molto più acceso; poi, come sempre avviene, ad un certo punto gli animi si placano.

Dottor Coen, le parlo da uomo e le dico che tutto questo ci ha veramente addolorati sia per certe espressioni che riguardano un nostro collega (sul quale soltanto dopo la inchiesta si dirà quello che la nostra coscienza di giudici ci imporrà di dire) e sia per essere stata messa in ballo una signora che alla vicenda in oggetto è del tutto estranea, pubblicandone persino la fotografia. La espressione più blanda che posso usare per quanto si è verificato è che si è data prova di mancanza di buon gusto. Quali sono i canali attraverso i quali ha avuto queste notizie? Si tratta di reporter, giornalisti? Voglia specificare i nomi.

TESTE — Non posso, perchè i giornali ricevono informazioni da tante parti: se cominciano a fare i nomi dei loro informatori, ad un certo momento i giornali non ricevono più informazioni da nessuna parte.

PRESIDENTE — Conosce oppure no i nomi? Oppure non li vuole dire?

TESTE — In questo momento non li so. Io sono il direttore del giornale e non posso non rispondere, ma la fretta con la quale mi è stato chiesto di trovarmi qui mi ha impedito, tra l'altro, di rintracciare il direttore responsabile, Gambetti. Non lo abbiamo trovato. Lo abbiamo ripetutamente cercato anche per avere alcune notizie che mi avrebbero consentito forse di rispondere a questa domanda. Ritengo comunque che siano informazioni che non vengono dalle fonti ordinarie del giornale.

PRESIDENTE — Non capisco queste espressioni: « fonti ordinarie », « canali ».

TESTE — Il giornale, oltre i suoi redattori parlamentari e politici, ha un certo numero di collaboratori che lavorano occasionalmente una volta per un giornale una volta per un altro. Non sono vere e proprie agenzie: sono giornalisti o pseudo giornalisti che lavorano a volte per un giornale e altre volte per un altro. Ritengo che queste informazioni siano venute da questa parte e non dai normali informatori del giornale, non dai redattori interni o dai redattori o informatori parlamentari. Per noi, l'importante era accertare la fondatezza di queste notizie; e ci siamo comportati come ho detto prima.

PRESIDENTE — Come ha fatto ad accertare la fondatezza delle notizie? Sulla base di questi canali troppo precari?!

TESTE — Abbiamo fatto alcune indagini sui fatti, sulla questione degli appartamenti.

PRESIDENTE — Dove sono state fatte?

TESTE — Sono stato interpellato mezz'ora fa e non ho avuto il tempo di documentarmi.

PRESIDENTE — Ma, come direttore, è responsabile o no? Una notizia così impor-

tante, di prima pagina, non di cronaca, una notizia di questo genere, lei la pubblica e non si informa sulla sua veridicità? Chi è questo Z.Z.? Ha visto la notizia prima che fosse pubblicata?

TESTE — Evidentemente sono iniziali messe così, che non corrispondono ad un nome e cognome. È evidente che ho vista la notizia prima che fosse pubblicata.

PRESIDENTE — Dato che le notizie sono fatte in base ad accertamenti ciò significa che ella ha fatto gli accertamenti (e nessuno può impedirle di fare accertamenti finchè rispetta la legge, però deve assumere la responsabilità). Allora vuol dirci se lei, o altri per lei o lei insieme ad altri hanno fatto accertamenti per assicurarsi che queste notizie corrispondessero al contenuto di quella che lei chiama relazione della Commissione?

TESTE — Questa indagine non è stata fatta. Ricordo di aver premesso che si è trattato di una deduzione: abbiamo ritenuto che questo fosse il contenuto della relazione, ma non siamo stati in grado di stabilire se la notizia corrispondeva esattamente al contenuto della relazione.

PRESIDENTE — Allora perchè avete fatto quell'« occhiello »?

TESTE — Ho detto subito che c'è una inesattezza nella presentazione ed è questa l'inesattezza.

PRESIDENTE — Questa che ha chiamato inesattezza è dovuta all'informatore?

TESTE — Questa inesattezza è dovuta soltanto alla smania giornalistica di presentare in un certo modo certi fatti.

PRESIDENTE — L'occhiello del titolo a chi è imputabile?

TESTE — Il giornale viene fatto dai redattori e dal capo redattore.

PRESIDENTE — Non dall'informatore?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Quindi dalla redazione del giornale?

TESTE — Evidentemente.

PRESIDENTE — Dottor, Coen, poco fa ella ha dichiarato che per la fretta con la quale è stato convocato dinanzi alla Commissione non ha avuto la possibilità di accertare la identità delle persone che hanno fornito le notizie al giornale. Se non ha attualmente questa possibilità, può tornare domani mattina per dirci il nome e il cognome degli informatori.

TESTE — Sono d'accordo.

MACRELLI — Sul giornale si dice, fra l'altro: « La relazione redatta dai rappresentanti dei vari partiti politici è già pronta per essere pubblicata e consegnata alla Presidenza dei due rami del Parlamento, ma le conclusioni a cui essa giunge sono apparse talmente esplosive e compromettenti a taluni esponenti del partito di governo che una ulteriore discussione è stata richiesta ». Lei sa che questo è falso o non lo sa? E continua: « Il testo definitivo delle conclusioni dipenderà pertanto dall'esito di questo dibattito finale e dal peso che le alleanze politiche della Democrazia Cristiana saranno capaci di determinare anche in questo delicato frangente ». Questa è un'offesa per la Commissione. Noi chiederemo al Presidente che faccia il rimarco al testimone il quale non dovrebbe dimenticare quale è la funzione del giornale e dei giornalisti. Io sono un vecchio parlamentare ed un vecchio giornalista e vorrei dire al signor Coen qui presente che vi è almeno una regola di educazione e di buon gusto non tanto politico quanto morale che impone di evitare, nei limiti del possibile, che una donna sia coinvolta in una questione che non la riguarda. Quando voi avete il coraggio di pubblicare il ritratto della signora Pacciardi con queste parole: « La signora Luigina Civinini, moglie dell'onorevole Pacciardi, ministro della difesa all'epoca dello scandalo di Fiumicino », dimostrate di non avere il senso della responsabilità e della moralità. Chiedo che questo sia messo al verbale e lei poi mi risponderà anche attraverso il « Paese Sera » perchè a me non importa proprio niente di quello che vorrà fare.

PRESIDENTE — Ella ha detto che le notizie sono giunte 4 o 5 giorni fa; ha precisato che può escludere che le stesse siano giunte attraverso i canali cosiddetti normali. Mi pare quindi che non dovrebbe esserle difficile ricordare quel canale attraverso il quale

sarebbero passate queste spiacevoli informazioni.

TESTE — Ripeto quel che ho detto: sono stato avvertito tre quarti d'ora fa dal tenente colonnello dei carabinieri, il quale è venuto nel mio ufficio e mi ha informato di questo. Ho cercato inutilmente di avere alcune informazioni. Il nostro lavoro comincia alle 6 del mattino e finisce praticamente alle 6 della sera. In quel momento non c'era più nessuno in redazione. Non sono perciò in grado di rispondere a questa domanda.

PRESIDENTE — L'oggetto di questa pubblicazione non è certamente qualche cosa di normale: è un *quid* di eclatante. Ora poichè il dottor Coen ci ha fatto sapere che queste notizie non sarebbero pervenute al giornale attraverso i normali canali di informazione e sono pervenute al giornale medesimo attraverso un canale esterno, attraverso un'informazione saltuaria, non v'è dubbio che un informatore di tanta importanza avrà avuto il suo emolumento e ciò risulterà sui libri contabili dell'amministrazione. A lei, direttore del giornale, non risulta questo nome? Le ricordo che la falsità nella testimonianza non consiste soltanto nel dire cose false ma consiste anche nella reticenza.

Inoltre, la notizia che la relazione da noi redatta avrebbe portato a contrasti fra i membri della nostra stessa Commissione è stata inventata dal giornale o è pervenuta ad esso nella forma in cui è stata pubblicata?

TESTE — È un commento della redazione.

PRESIDENTE — Se la notizia è stata inventata, il fatto assume una specifica gravità nei confronti non solo del diritto penale ma anche di quella che è la probità giornalistica.

L'onorevole Macrelli ha detto delle cose molto dure alle quali io personalmente mi associo, quindi le consideri come dette anche da me e dalla Commissione. Questo su un piano morale, che ha molta importanza. Sul piano giuridico poi io le ricordo il dovere che ella ha come testimone di dire tutta la verità e null'altro che la verità. Lei dà la sensazione di essere un teste reticente ed io ho il dovere di ricordarle l'articolo 372 del Codice penale il quale dice testualmente: « Chiunque deponendo come testimone innanzi all'Autorità giudiziaria afferma il falso o nega il vero, ovvero tace, in tutto o in parte, ciò che sa intorno ai fatti sui quali è interrogato, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni ». Io ho il dovere quindi di esortarla a dire la verità.

TESTE — Escludo che le notizie provengano da canali ordinari perchè se fossero tali, dati i rapporti continui che ho con i redattori parlamentari e con gli informatori e con il direttore del giornale, lo saprei. Ripeto che sono stato interpellato tre quarti d'ora fa. È inutile che io dica che oggi sono andato al giornale più tardi del solito perchè sono particolari che non possono interessare, ma vedo che in questo momento questi particolari hanno invece importanza. Ho chiesto di consultare alcune persone che non ho potuto trovare (nemmeno il direttore responsabile); ho tutte le intenzioni di venire incontro alla loro richiesta, ma domando del tempo.

PRESIDENTE — Lei è stato informato, come direttore, della pubblicazione di queste cose? Non ci dica di no!

TESTE — Non con una anticipazione sufficiente.

PRESIDENTE — Quando è stato informato?

TESTE — Nel pomeriggio, ma le cose erano ormai già a un certo punto.

PRESIDENTE — Lei cade in contraddizione perchè dice che era stato informato già da quattro giorni.

TESTE — Facevamo accertamenti e questi erano arrivati ad un certo punto.

PRESIDENTE — Chi ha fatto questi accertamenti? Queste persone avranno pure un nome?

TESTE — Il lavoro giornalistico non è un lavoro burocratico che si svolge con un ordine preciso. Sono stati incaricati di farli alcuni cronisti.

PRESIDENTE — Chi?

TESTE — Mi riprometterò...

PRESIDENTE — Lei si ripromette questa sera. Anzi io la invito a ricordarsi e a meditare. Le ricordo a questo proposito l'articolo 359 del Codice di procedura penale,

che recita: « Se il testimonio rifiuta di deporre senza legittimo motivo o se vi è fondato motivo di ritenere che egli abbia affermato il falso o negato il vero ovvero taciuto in tutto o in parte ciò che sa intorno ai fatti sui quali è esaminato, il giudice può nuovamente ammonirlo circa la responsabilità penale alla quale si espone, e ordinare che sia trattenuto in arresto provvisorio fino a che venga richiamato, nello stesso giorno o nel giorno immediatamente successivo. Se il giudice non ritiene di provvedere in tal modo, ovvero se il testimonio richiamato persiste nel rifiuto, nella falsità o nella reticenza, il giudice emette anche d'ufficio mandato di arresto e fa compilare processo verbale che viene trasmesso al Pubblico ministero per il relativo procedimento penale ».

La invito pertanto a meditare. Si accomodi di là per un po'.

TESTE — Chiedo di poter fare alcune telefonate.

PRESIDENTE — Senz'altro. Si accomodi di là.

Il teste si allontana. Richiamato dopo un'ora, rientra.

PRESIDENTE — Noi siamo rimasti delusi perchè lei ci ha assicurato che i nomi degli informatori potevano esserci forniti dal dottor Gambetti, mentre questi ci ha detto che, viceversa, li sa lei, e che lei ha dato l'ordine di diramare questa notizia; Gambetti insomma si sarebbe fidato degli accertamenti che aveva fatto lei. A chi li ha fatti fare dunque questi accertamenti? Guardi, dottor Coen, la prego di credere che non è che amiamo soddisfare curiosità di questo genere. Come ho detto al Gambetti, qui pesa su tutti noi un senso di disagio. Noi per quanto superiori a queste cose non possiamo non sentire un senso di disagio perchè si può pensare che queste notizie che voi avete pubblicate siano venute o dagli uffici (che meritano tutta la nostra tutela e che dobbiamo difendere come noi stessi) o siano venute proprio da noi stessi. Ci aiuti a liberarci da questo disagio. Le cose andranno come devono andare, l'articolo ormai è uscito. Voi dovete assumervi la responsabilità di quello che fate; un giornale serio non deve aver paura di questo.

TESTE — Io mi sono attenuto ad una certa linea perchè nel nostro mestiere esiste il segreto professionale.

PRESIDENTE — Lasci stare quello che dicono gli avvocati.

TESTE — È una professione anche la nostra.

PRESIDENTE — Interroghi soltanto la sua coscienza, non chieda il parere legale. Non esiste un segreto professionale del giornalista; vi è quello del medico, dell'avvocato, del sacerdote, le consiglio di non seguire questa strada; segua la sua coscienza e, se consente, abbia fiducia nel nostro senso di correttezza e di galantuomismo.

TESTE — Le informazioni sono state date dal nostro informatore parlamentare Angelo Aver di cui ci siamo fidati. Egli aveva queste notizie già da alcuni giorni e le ha date oggi perchè era convinto che altri giornali avrebbero potuto darle prima. Per questo motivo ha avuto fretta. Anche gli accertamenti li ha fatti lui di suo conto. È una persona di cui ci fidiamo.

PRESIDENTE — Io non lo conosco. Il nome non mi dice niente. È della Camera?

TESTE — È della stampa parlamentare. Non so se sia regolarmente iscritto. Presta servizio alla Camera e, come resocontista, al Senato. Io però vorrei essere compreso, naturalmente. Non voglio esporre i nostri informatori a nessuna conseguenza perchè dare informazioni fa parte del loro mestiere.

PRESIDENTE — Ha usato una parola delicata: queste cose non sono permesse.

A che ora l'informatore parlamentare le ha comunicato che era ormai sicuro della notizia e che era pericoloso ritardarne la pubblicazione perchè altri giornali lo avrebbero fatto?

TESTE — Tra le 12,30 e le 13,15.

PRESIDENTE — Ha fatto il nome dei giornali che avrebbero potuto pubblicarla?

TESTE — No; ha detto semplicemente che qualche altro giornale avrebbe potuto dare la notizia, perchè questa mattina c'erano molti giornalisti attorno alla Commissione.

PRESIDENTE — Prima di quest'ora non ne ha parlato con Gambetti? Quando ha parlato col dottor Gambetti di questa questione?

TESTE — Dopo le 13, ma molto frettolosamente, perchè Gambetti finiva il suo turno di lavoro a quell'ora.

PRESIDENTE — Il pezzo da chi è stato scritto?

TESTE — Il pezzo è stato dato da lui, anzi l'informazione. Non è l'autore del testo; poi è stato aggiustato in redazione. Ha data la informazione, la sostanza informativa del testo, poi il pezzo è stato scritto in redazione.

PRESIDENTE — Qual'è stata l'informazione che ha dato Aver?

TESTE — Tutta.

PRESIDENTE — E sono state tutte attribuite a quella che sarebbe stata la deliberazione segreta della Commissione?

TESTE — No. Questo è il punto sul quale Aver dice di essere sicuro di queste cose, e ritenevo che queste cose fossero contenute nella relazione. Però abbiamo insistito noi nell'impostare quest'informazione in questo modo.

PRESIDENTE — Quindi non avete avuto il tempo di fare accertamenti sui fatti?

TESTE — Sui fatti ritengo che li abbia fatti Aver stesso.

PRESIDENTE — Questo Aver è un vostro informatore?

TESTE — È un nostro informatore redattore.

PRESIDENTE — Le ha date di persona?

TESTE — Ha portato uno scritto.

PRESIDENTE — Quando ha portato lo scritto era presente anche il dottor Gambetti?

TESTE — No.

PRESIDENTE — A che ora è andato in macchina il giornale?

TESTE — Alle 3 abbiamo chiuso e alle 4 è andato in macchina.

PRESIDENTE — È stato lei che ha dato ad intendere al dottor Gambetti che si trattava di notizie che erano arrivate da filo anonimo, da lettere anonime? Lei ne ha ricevute lettere anonime?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Lei ha detto a Gambetti che le notizie gliele aveva date il signor Aver?

TESTE — Non ricordo, perchè non c'è stato tempo.

PRESIDENTE — Non ha detto che erano lettere anonime.

TESTE — Tenga conto che da quando sono iniziati i lavori della Commissione noi riceviamo spesso lettere e telefonate anonime.

PRESIDENTE — Chi ha steso materialmente l'« occhiello »?

TESTE — Io ho steso un occhiello che non era esattamente questo; poi accade che in tipografia, per necessità tipografiche, si procede ad aggiunte, a tagli o a modifiche.

PRESIDENTE — Come era il suo « occhiello »?

TESTE — Non lo ricordo. Nel lavoro giornalistico accade che esigenze tipografiche richiedano l'aggiunta o la soppressione di qualche parola.

PRESIDENTE — La fotografia era già pronta in redazione o l'avete procurata dopo avuta la notizia?

TESTE — È una fotografia d'archivio.

PRESIDENTE — Ella conferma con assoluta precisione che il primo e ultimo informatore della vicenda è stato, per il giornale, Angelo Aver? E che tutte le notizie sono arrivate tramite Aver?

TESTE — Aver ci ha portato una traccia informativa corrispondente presso a poco a quello che poi è stato pubblicato. Nel testo sono richiamati i fatti precedenti anche essi pubblicati dal Paese Sera. Nel fascicolo che riguarda la questione di Fiumicino ci sono appunti che si riferiscono a informazioni anonime, a telefonate anonime. Di queste cose ci siamo serviti per completare queste informazioni.

PRESIDENTE — La parte relativa a Pacciardi era di Aver?

TESTE — Sì, tutta la parte nuova.

PRESIDENTE — Ci può mettere a disposizione tutta la parte informativa passata da Aver?

TESTE — Sarà al giornale.

PRESIDENTE — In caso gliela chiederemo.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Dr. FAUSTO COEN

DEPOSIZIONE DEL DOTTORE FIDIA GAMBETTI

La Commissione, riunita in seduta il 13 dicembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del dottore Fidia Gambetti.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Lei è direttore responsabile di Paese Sera?

TESTE — Ho la qualifica di redattore capo, ma sono il direttore responsabile del giornale.

PRESIDENTE — Noi desideriamo sapere, perchè lei lo sa, da quali fonti sono venute le notizie, apparse sul numero odierno di Paese Sera, riguardanti i lavori di questa Commissione d'inchiesta.

TESTE — Ho saputo dal direttore politico che erano arrivate al nostro giornale delle informazioni di carattere anonimo. Lo sapevo già da qualche giorno. Il nostro direttore politico ha poi incaricato nostri informatori, credo, di fare gli accertamenti.

PRESIDENTE — Chi è il direttore politico?

TESTE — Coen. Io sono il redattore capo e il direttore responsabile di fronte alla legge.

PRESIDENTE — Il suo direttore ci ha detto che lei è al corrente di queste notizie.

TESTE — Coen non può dir questo. Io so soltanto che sono pervenute al giornale lettere e telefonate anonime. Su quelle basi abbiamo fatto indagini, sulla scorta di quelle informazioni abbiamo fatto fare degli accertamenti.

PRESIDENTE — Da chi?

TESTE — Dai nostri informatori.

PRESIDENTE — Anche questi informatori sono anonimi?

TESTE — Sono cronisti, informatori parlamentari noti a tutti. Sono elencati nell'annuario, con nome, cognome e qualifica.

PRESIDENTE — Lei dichiara che, in base a notizie anonime, voi avete pubblicato queste notizie?

TESTE — Sì. E anche in base a telefonate.

PRESIDENTE — È una cosa non molto bella — lei lo capisce — anche se fatta per coprire un'altra verità.

TESTE — Io riferisco quel che so, quel che mi si chiede.

PRESIDENTE — Da quanti giorni sapeva queste notizie?

TESTE — Da sei-sette giorni.

PRESIDENTE — Perchè non le avete pubblicate subito?

TESTE — Perchè dovevamo accertarle.

PRESIDENTE — Quindi avete fatto l'inchiesta sull'inchiesta!

TESTE — Ci siamo accertati che le informazioni anonime che erano alla base della notizia rispondessero alla verità. Soltanto quando abbiamo fatto questi accertamenti abbiamo pubblicato la notizia.

PRESIDENTE — L'« occhiello » al titolo lo ha fatto lei?

TESTE — L'ho fatto io con l'altro redattore capo di servizio.

PRESIDENTE — Se lei stesso ha riconosciuto che le notizie erano segrete, perchè le ha anticipate?

TESTE — Segrete fino al momento in cui le anticipavamo! Dal momento che le abbiamo anticipate non sono state più segrete.

PRESIDENTE — Una norma di delicatezza vuole che i risultati del lavoro di una Commissione d'inchiesta siano portati prima a conoscenza del Parlamento e poi della stampa. Ora, se un'inchiesta è segreta — e lei la definisce tale — non capisco come si possa anticiparne quelli che sarebbero stati i risultati. È stata controllata la rispondenza delle notizie anonime ai presunti risultati?

TESTE — Se abbiamo deciso di pubblicarle, è evidente che, secondo le nostre informazioni, c'era la corrispondenza.

PRESIDENTE — Io le domando se avete fatto accertamenti sulla rispondenza di queste notizie a quello che sarebbe stato il contenuto dello schema della nostra relazione, come farebbe capire l'« occhiello ».

TESTE — Il titolo è un titolo giornalistico, non è un titolo di una relazione.

PRESIDENTE — Capisco che è un colpo giornalistico, ma a tutto c'è un limite! Nel corso dell'articolo si parla anche di una nostra relazione, si fanno delle citazioni, delle valutazioni!

TESTE — Permetta una precisazione, perchè vorrei che questo fosse chiaro. Non voglio scaricare responsabilità su nessuno. Io sono il direttore responsabile, in base alla legge sulla stampa, di fronte all'autorità giudiziaria, ma io non sono il direttore politico del giornale, per cui io, come redattore capo, sono il primo esecutore degli ordini che ricevo dal direttore politico. Questo sia ben chiaro. Lei non può imputare a me di aver deciso la pubblicazione di una notizia che non avrei mai avuto la facoltà di pubblicare.

PRESIDENTE — Chi ha deciso di pubblicarla?

TESTE — C'è un direttore politico.

PRESIDENTE — Come gliele ha prospettate queste notizie, il suo direttore politico?

TESTE — Sapevo di queste informazioni, e non avrei potuto evitare di pubblicarle, dal momento che il direttore politico aveva deciso in questo senso.

PRESIDENTE — Chi è questo Z.Z.?

TESTE — È stato scritto in redazione da un estensore. Secondo me, è stato scritto da più persone.

PRESIDENTE — Ne ricorda qualcuna?

TESTE — Non credo che sia necessario.

PRESIDENTE — Consentirà che valuti io la necessità a nome della Commissione.

TESTE — Non credo di avere il diritto di fare questi nomi, se non li ha fatti il direttore.

PRESIDENTE — Lei li sa?

TESTE — Li so. Però l'articolo è stato steso da diverse persone.

PRESIDENTE — Tra gli altri c'era anche lei?

TESTE — Io non scrivo. Faccio i titoli.

PRESIDENTE — Dica chi sono queste persone.

TESTE — Dei cronisti.

PRESIDENTE — I nomi. Capisco che non erano redattori del giornale.

TESTE — Veda, i nomi...

PRESIDENTE — Vede che si mette in una situazione veramente penosa?

TESTE — Non vedo il motivo per cui lei insiste per i nomi. C'è un direttore responsabile politico, c'è un direttore responsabile rispetto all'autorità giudiziaria, che sono io: ci assumeremo noi la responsabilità.

PRESIDENTE — Sto chiedendo queste notizie a lei come testimone; ne faremo l'uso che va fatto. Non è solo la gravità di queste notizie che ci impone di approfondire, ma è che vogliamo essere liberati dal sospetto che grava su ciascuno di noi; dal sospetto che qualcuno di noi possa aver dato queste notizie. Non c'importa che le abbia date il tizio o il caio: vogliamo accertarci che non le abbiano date nè i funzionari della Camera nè i parlamentari. Questo è un dovere morale prima che giuridico che incombe anche su lei, perchè non soltanto si pubblicano notizie di questo genere, ma non si ha il diritto di far cadere sia pure indirettamente un sospetto su una Commissione di inchiesta che da sei mesi sta lavorando per l'interesse della verità andando incontro a tante amarezze. Quando Lei ci avrà detto il nome dell'informatore ci avrà sollevato da una forte preoccupazione.

TESTE — Non posso dire i nomi degli informatori. Le notizie non lo so da chi sono venute. Posso dire i nomi di tutti i cronisti, ma non so chi ha scritto materialmente l'articolo; oltretutto è stato scritto da due o tre persone.

PRESIDENTE — Chi sono costoro?

TESTE — C'è un estensore, Di Giovanni; l'altro è Branzoli. Sulla scorta delle notizie, come si fa sempre, ci sono questi redattori appositamente qualificati. La loro responsabilità dipende dall'avere o meno scritto in italiano.

PRESIDENTE — Lei ha riveduto l'articolo?

TESTE — L'abbiamo rivisto io e il direttore.

PRESIDENTE — Quando?

TESTE — Ieri è stato redatto, credo; io l'ho visto stamattina.

PRESIDENTE — Il direttore quando l'ha visto?

TESTE — Ieri sera, credo, o stamattina presto.

PRESIDENTE — Gli informatori chi erano?

TESTE — I primi sono anonimi; gli accertamenti poi sono stati fatti dai nostri informatori.

PRESIDENTE — Da chi? Dica i nomi! Se vi assumete la responsabilità del fatto dovete assumervi anche la responsabilità di dire chi lo ha compiuto. Credete di illuminare l'opinione pubblica e quando vi si chiede di essere chiari non lo fate.

TESTE — Io non lo posso dire.

PRESIDENTE — Perchè?

TESTE — Perchè non lo so; posso dire soltanto che i nostri informatori hanno fatto degli accertamenti. Circa chi ha scritto il pezzo ho già espresso la mia opinione che ci sono state telefonate, l'ho detto all'inizio della mia deposizione e credo sia a verbale. Cosa posso dire di più!

PRESIDENTE — Quando è stato messo in macchina il giornale, a che ora?

TESTE — Quella edizione va in macchina alle tre e dieci.

PRESIDENTE — Quando è stata adottata la decisione di mandare in macchina il pezzo?

TESTE — In mattinata.

PRESIDENTE — Era composto da ieri sera?

TESTE — Il pezzo non era stato composto; era stato scritto da questa mattina. Quando sono salito dalla tipografia, dopo aver impaginato la prima edizione, il direttore mi ha fatto presente che c'era questo pezzo che lui stava rivedendo.

PRESIDENTE — Ha conferito con qualcuno prima di venire qui?

TESTE — Con il colonnello dei carabinieri che mi ha telefonato per invitarmi a venire qui.

PRESIDENTE — Non ho ben capito quando questi anonimi sarebbero arrivati.

TESTE — Circa sette-otto giorni fa: telefonate e scritti.

PRESIDENTE — Chi ha materialmente ricevute queste telefonate?

TESTE — Io non ho ricevuto nè le telefonate nè gli scritti.

PRESIDENTE — Come fa a sapere allora che erano anonimi?

TESTE — L'ho saputo dal direttore.

PRESIDENTE — A che ora è andato dal direttore questa mattina ed a che ora ha ricevuto l'incarico di fare il pezzo?

TESTE — Alle dieci, nell'ufficio del direttore.

PRESIDENTE — Sa se quella sigla Z.Z. sta ad indicare una persona precisa?

TESTE — No, apprendo adesso che c'è questa sigla.

PRESIDENTE — Chi abitualmente firma Z.Z.?

TESTE — Nessuno; è una sigla qualunque.

PRESIDENTE — Con la quale si firmano pezzi di determinate persone.

TESTE — Nessun pezzo.

PRESIDENTE — Negli accertamenti fatti per conto vostro avete avuto anche la cura di confrontare se queste notizie erano conformi allo schema di relazione?

TESTE — Su questo punto non le posso rispondere perchè non sono informato. Non ho disposto io gli accertamenti e quindi non so fino a che punto coincidano o corrispondano.

PRESIDENTE — Chi ha fatto gli accertamenti?

TESTE — So che sono stati disposti dalla direzione.

PRESIDENTE — Lei parla sempre in forma impersonale: informazioni, direzione e così via. Sia più preciso.

TESTE — Il direttore; so che gli accertamenti sono stati fatti da lui perchè a lui hanno fatto capo i risultati dell'informazione.

PRESIDENTE — Scritti?

TESTE — Non so.

PRESIDENTE — Gli anonimi li avete?

TESTE — Non so, io non li ho veduti. So delle segnalazioni telefoniche perchè me ne ha informato il direttore.

PRESIDENTE — Chi pensa che possa essere stato?

TESTE — Noi abbiamo informatori politici parlamentari. Penso che saranno stati questi perchè, per il loro compito al giornale, il direttore non può che far capo a loro.

PRESIDENTE — Quanti informatori politici avete?

TESTE — Un informatore parlamentare e un informatore politico; il primo si chiama Frattarelli e l'altro Mastrangelo.

PRESIDENTE — Ella ha parlato prima di informatori anonimi e poi di informatori che hanno fatto il controllo: evidentemente sono persone diverse.

TESTE — È chiaro, perchè i primi sono informatori anonimi straordinari.

PRESIDENTE — Chi riceve le telefonate?

TESTE — La redazione, il caporedattore, la segreteria.

PRESIDENTE — Queste telefonate anonime da chi sono state ricevute?

TESTE — Dalla segreteria. A me sono arrivate le notizie da diverse fonti.

PRESIDENTE — Chi sono i componenti della Segreteria?

TESTE — Posso dire il nome del segretario di redazione, ma non posso dire che è stato lui a ricevere le telefonate.

PRESIDENTE — Lei scende in tipografia?

TESTE — Non per questa edizione.

PRESIDENTE — Chi fa questa edizione?

TESTE — Materialmente, in tipografia, un altro redattore capo, che fa la seconda edizione.

PRESIDENTE — Il titolo non lo ha fatto lei?

TESTE — È stato fatto collettivamente dal direttore, da me e dall'altro redattore capo.

PRESIDENTE — Quindi c'è stata una consultazione?

TESTE — Ma non con la redazione plenaria.

PRESIDENTE — Ma come ha fatto a sapere che la Commissione stava preparando o aveva preparato una relazione con delle conclusioni?

TESTE — Dalle informazioni. Poi, come ho detto, sono stati fatti degli accertamenti.

PRESIDENTE — Un accertamento su quel che sta facendo una Commissione d'inchiesta? Non si accerta niente su quel che fa una Commissione d'inchiesta! Non si dà incarico nè ad informatori parlamentari nè ad altri! Ma lei non ha avuto lo scrupolo di chiedere al direttore politico chi aveva dato le notizie e se avevano fondamento? Se la fonte era attendibile?

TESTE — Evidentemente me ne sono preoccupato.

PRESIDENTE — E lei ha ritenuto che fosse fonte attendibile?

TESTE — Mi sono preoccupato perchè la mia responsabilità sul giornale è abbastanza grave in queste cose. Non è solo politica, può essere anche più grave.

PRESIDENTE — Ha detto che le informazioni le ha assunte il direttore; da chi le ha assunte?

TESTE — Ho detto che il direttore ha dato incarico di accertare se quelle informazioni anonime rispondevano al vero.

PRESIDENTE — Il dottor Coen non ha parlato di questi anonimi. Ha detto che provenivano da persone individuabili. Lei adesso parla di anonimi.

TESTE — Allora li conoscerà lui; io non li conosco. Nemmeno a me ha detto da dove provengono.

PRESIDENTE — Noi abbiamo interrogato lei, perchè il dottor Coen ci ha detto che lei poteva essere al corrente di queste notizie. Lei, viceversa, adesso ci dice che le sa Coen!

TESTE — Non credo che potessi esserne al corrente. Il fatto stesso dei miei rapporti con il dottor Coen dimostra che non potevo decidere di pubblicare una notizia della quale egli non fosse al corrente.

PRESIDENTE — Qui si tratta di sapere da quale fonte avete avuto la notizia. Lei come direttore responsabile, aveva il diritto e il dovere di chiedere chi aveva dato le notizie e se erano esatte! Avete pubblicato queste notizie anonime su controllo dei passeggiatori parlamentari (dico passeggiatori nel senso che passeggiano sempre per i corridoi di Montecitorio)! Il dottor Coen ha riconosciuto che l'occhiello è inesatto. Lei come lo ritiene?

TESTE — Lo ritengo certamente forzato e non esatto: cioè ha lo scopo di colpire giornalisticamente.

PRESIDENTE — Come fa a dire che le notizie che avete avuto sono anonime?

TESTE — Per me sono anonime perchè non le conosco.

PRESIDENTE — In un primo momento ella ci ha detto che queste notizie sarebbero pervenute al giornale attraverso scritti anonimi e telefonate anonime. Ora, più stretto alle sue responsabilità, ha detto che sono anonime in quanto non conosce i canali attraverso i quali queste notizie sono venute al giornale. È vera la prima o la seconda versione? Se è vera la prima ella, come direttore responsabile, non ha sentito il bisogno, il dovere, il diritto di leggere questi scritti anonimi?

TESTE — Io dico che ho saputo di queste informazioni sei-sette giorni fa quando me ne accennò il direttore il quale mi disse anche che avrebbe disposto degli accertamenti. Poi non ho saputo più niente fino a questa mattina alle 10,15 quando salito dalla tipografia sono andato nella stanza del direttore il quale mi ha detto appunto che aveva accertato la fondatezza delle notizie di cui mi aveva parlato alcuni giorni fa e che si era preparato anche il pezzo che sarebbe uscito per la terza edizione. Gli ho chiesto se eravamo sicuri di queste informazioni anche perchè, fra l'altro, mi aveva raccomandato di leggerlo attentamente essendo io il responsabile di fronte alla legge; cosa che io ho fatto. Ho letto il pezzo ma non potevo certo mettere in dubbio quello che mi aveva detto il direttore. Se mi aveva assicurato di avere esperito gli accertamenti, io non potevo mettere in dubbio la sua serietà nè quella dei mezzi che aveva messo in atto per gli accertamenti stessi.

PRESIDENTE — Ella non ha risposto alla mia prima domanda. La prego di essere più chiaro.

TESTE — Credevo di avere già risposto. Le notizie di queste prime informazioni che io ho chiamato anonime mi sono state date dal direttore; cioè non ho nè visto le lettere anonime, nè ricevuto telefonate. Perciò quando il direttore ha detto: sono arrivate le segnalazioni scritte anonime, sono arrivate le telefonate...

PRESIDENTE — È una terza versione questa.

TESTE — Vorrei correggermi se mi spiego male.

PRESIDENTE — È difficile dire la verità.

TESTE — Specialmente quando non la si sa di preciso.

PRESIDENTE — Lei ha parlato di lettere anonime: si tratta di una o più missive?

TESTE — Non posso saperlo perchè non le ho viste. Ne ho solo sentito parlare.

PRESIDENTE — Quando ha scritto quel titolo, si è preoccupato lei di controllare le informazioni che erano state assunte per constatare che quei risultati iniziali consistevano veramente nei risultati segreti dell'inchiesta? Cioè, vi sono fatti di cui si discute da tanti mesi, ancora prima della inchiesta, ma c'è il fatto che queste cose e questi risultati vengono presentati non più come voci, calunnie o accuse, ma vengono presentati come cose accertate e fatte proprie dalla Commissione. Quindi lei ha avuto modo di accertare veramente che quelle cose annunciate come decisioni segrete della Commissione d'inchiesta corrispondessero a decisioni segrete della Commissione?

TESTE — Non ho avuto modo di accertarmi, perchè mi sono limitato a leggere il pezzo che poi è uscito.

PRESIDENTE — E perchè ha scritto il titolo?

TESTE — A parte che l'« occhiello » è inesatto, forzato, perchè il titolo corrispondeva alle risultanze.

PRESIDENTE — Non è inesatto; è falso. Lei deve riconoscere che è falso.

TESTE — Inesatto. Non posso dire che sia falso.

PRESIDENTE — Quando lei dice che anticipa le rivelazioni segrete di una Commissione d'inchiesta, lei fa una anticipazione di una inchiesta. O è vera — e lei deve averla controllata — o non è esatta ed è falsa, non già inesatta. È falsa, oltre che scorretta.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Dr. FIDIA GAMBETTI

DEPOSIZIONE DEL SIGNOR ANGELO AVER

La Commissione, riunita in seduta il 13 dicembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del signor Angelo AVER.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ci dica come ha appreso le notizie che ha passato al « Paese-Sera » e apparse oggi su quel quotidiano.

TESTE — Voi date per scontato che quel pezzo lo abbia scritto io.

PRESIDENTE — Io ho parlato delle notizie che lei ha fornito.

TESTE — Non ho niente in contrario a dire che le notizie le ho fornite io al giornale, perchè mi occupo della vicenda di Fiumicino da quando è sorta e l'ho seguita sempre; e anche in altre occasioni, a proposito di talune cosiddette notizie clandestine pubblica da « Paese-Sera », il responsabile sono io. Ma anche in questa occasione, come nelle altre, non è stato mai così difficile ottenere delle notizie che, a quanto pare, non sono così segrete come si vorrebbe far sembrare, ma sono di dominio pubblico. Se lei mi permette, mi rifaccio a dei precedenti. Una volta « Paese-Sera » ha pubblicato notizie relative al colonnello Amici, dicendo di certe questioni che erano state testimoniate in Commissione. Io diedi quelle notizie prendendo come unico spunto la notizia di un'agenzia relativa all'interrogatorio del figlio del colonnello Amici. La parte che ebbe il colonnello Amici in questa faccenda era nota già precedentemente.

Adesso non ricordo altro.

In questa circostanza, si ventila da parecchio tempo che la Commissione è arrivata alla conclusione del suo lavoro; qualche collega ha forse voluto aspettare più di quanto non ho voluto aspettare io. È solo per questa ragione che la notizia non è stata data prima su un altro giornale ed è stata data prima da « Paese-Sera ».

Che dire da dove mi sono arrivate queste notizie? Sono notizie che sapevo. D'altra parte io ho un carteggio su Fiumicino, composto di ritagli di giornali, notizie di agenzia che poi non sono state più notizie di agenzia ma non si è saputo bene di chi erano. Qualcuno ha detto notizie di Togni.

PRESIDENTE — Questi sono fatti vecchi.

TESTE — Ma attuali, perchè sono sempre le stesse cose. Di nuovo non c'è che questa notizia degli appartamenti di Pacciardi, che è facilmente riscontrabile alla cancelleria del Palazzo di giustizia. Ed io l'ho avuta da quel tramite.

PRESIDENTE — Che cosa ha riscontrato? Che cosa risulta alla cancelleria?

TESTE — Risulta una società che ha fra i suoi soci la moglie dell'onorevole Pacciardi e la signora Manfredi.

PRESIDENTE — Come si chiama questa società?

TESTE — Non so nemmeno il nome della società.

Ho avuto il torto di accogliere questa notizia per certa senza avere il tempo di documentarmi. D'altra parte ero talmente certo che questa notizia fosse vera...

PRESIDENTE — Perchè?

TESTE — Per una sensibilità particolare.

PRESIDENTE — O per la qualità della persona che gliela aveva data?

TESTE — No, assolutamente. Che cosa intende per qualità?

Ci sono informatori che dal punto di vista giornalistico hanno ottime qualità.

PRESIDENTE — Lei è un informatore o ha altri informatori?

TESTE — Io sono un giornalista.

PRESIDENTE — Ma lei ha fatto gli accertamenti al Tribunale?

TESTE — Sono fatti certi.

PRESIDENTE — Come fa a dire che sono 16 o 18 gli appartamenti?

TESTE — Le notizie mi sono state fornite molto dettagliatamente.

PRESIDENTE — Da chi?

TESTE — Attraverso una comunicazione.

PRESIDENTE — Anonima?

TESTE — È molto difficile stabilire l'identità di certe informazioni.

PRESIDENTE — Io credo che sia molto facile. Chi gliele ha date?

TESTE — Non sono in grado di dire chi me le ha date.

PRESIDENTE — Lei scrive certe cose sulla base di notizie tanto vaghe?

TESTE — È stato un peccato di debolezza giornalistica. Comunque, se eventualmente la notizia non è vera, sono pronto ad accettarne le conseguenze.

PRESIDENTE — Da chi ha avuto le notizie? A noi interessa sapere se le notizie gliele ha date uno di noi.

TESTE — A suo tempo ebbi quelle notizie, e altri colleghi le ebbero con me, attraverso un'agenzia di stampa. Ebbi il torto di credere a quell'agenzia di stampa; altri colleghi ebbero la ragione di non credere a quell'agenzia di stampa. Comunque, questa è stata un'informazione anonima, assolutamente anonima.

PRESIDENTE — Non della Cancelleria del tribunale! E lei in base ad un'informazione anonima ricava quell'articolo?

TESTE — Ho detto che è stato un peccato di leggerezza.

PRESIDENTE — Quando ha avuto quelle notizie?

TESTE — Ieri nel pomeriggio. Non c'era assolutamente il tempo di controllarle.

PRESIDENTE — Quindi lei ha dato notizie che aveva saputo da fonte anonima senza avere la possibilità di controllarle?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Da fonte anonima! E non le ha controllate! Ha detto al suo direttore che le notizie provenivano da fonte anonima?

TESTE — Sì, e ho aggiunto che avevo elementi tali, dato che mi sono sempre occupato di questa faccenda, da poter ritenere che le notizie fossero vere.

PRESIDENTE — Io non parlo di ciò che fu reso pubblico al Senato: la questione di Pacciardi è una cosa di cui non si discusse al Senato e non se ne è mai parlato.

Allora in base a quali elementi l'ha fornita?

TESTE — Adesso dovrei ricostruire, esporre tutto un metodo di lavoro...

PRESIDENTE — Lei ha detto che ha avuto le notizie ieri pomeriggio. Chi era questa fonte anonima? Si può sapere il nome dell'anonimo? Lei gli ha parlato o ha ricevuto una cosa scritta?

TESTE — È stata una comunicazione scritta.

PRESIDENTE — L'ha ricevuta per posta?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — L'ha con sè?

TESTE — No.

PRESIDENTE — È sicuro di ricordare bene?

TESTE — Certo.

PRESIDENTE — Perchè l'hanno mandata proprio a lei e non al direttore del giornale?

TESTE — Proprio per il fatto che sono stato sempre io ad occuparmi della vicenda.

PRESIDENTE — Dove gliel'hanno mandata?

TESTE — L'ho trovata nella mia casella al giornale.

PRESIDENTE — Lei appartiene alla redazione del « Paese-Sera »?

TESTE — Sì, con la qualifica di redattore ordinario.

PRESIDENTE — Che cosa diceva lo scritto che ha ricevuto?

TESTE — Il biglietto diceva testualmente che alla Cancelleria del tribunale sarebbe stata reperibile la prova che esisteva una società i cui intestatari erano (probabilmente non è stato molto preciso a questo riguardo l'informatore) la moglie dell'onorevole Pacciardi e la signora Manfredi.

PRESIDENTE — Nel « Paese-Sera » di questa imprecisione non si fa cenno, si dice anzi che la signora era lei intestataria.

TESTE — Certe volte il linguaggio non è perfettamente canonico.

PRESIDENTE — Lei quindi non ci vuol dire da quali fonti ha avuto queste notizie?

TESTE — Io siedo al mio posto di lavoro sia al Consiglio comunale...

PRESIDENTE — Qui siamo in una Commissione d'inchiesta. Pesa un alone di sospetto su tutti noi e sugli uffici, alone del quale desideriamo liberarci.

TESTE — Ma se la mia deposizione può servire a togliere questo alone, non ho nulla in contrario. Mi dispiace se i miei argomenti non sono convincenti.

PRESIDENTE — Lei l'alone lo può togliere in un solo modo: dicendoci da chi ha avuto le notizie. Lei non è per niente convincente: riceve una lettera anonima e il suo direttore la fa pubblicare. A me interessa particolarmente sapere dove ha attinto la notizia relativa a Pacciardi, le altre cose sono un rifacimento di cose più o meno dette.

TESTE — Io sono stato tolto di casa...

PRESIDENTE — È venuto da solo.

TESTE — Anche questo è un eufemismo; comunque nessuno più di me desidera togliersi di mezzo.

PRESIDENTE — Non so la Commissione che cosa deciderà; ma si tratta di conoscere una cosa che ha il solo scopo di liberarci da questo peso. Gliel'ha detto forse qualcuno della Commissione?

TESTE — No. Forse ella, quando parlava dell'alone, voleva dir questo?

Io ripeto che ho ricevuto queste informazioni in forma anonima. Riconosco di aver avuto torto di non accertare...

PRESIDENTE — Dinanzi alla sua coscienza innanzitutto, prima che dinanzi alla legge, ritiene lei di aver detto la verità?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Si accomodi pure. Poi sarà richiamato.

Il teste si allontana. Richiamato dopo un'ora, rientra.

PRESIDENTE — Debbo rivolgerle alcune domande precise alle quali è invitato a norma di legge a rispondere con assoluta esattezza. Sono sue queste notizie contenute nella prima pagina?

TESTE — Non sono notizie ma soltanto considerazioni.

PRESIDENTE — Sono sue o no?

TESTE — Sì, le ho fatte io.

PRESIDENTE — Tutte testuali?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — O fanno parte dell'anonimo o di altre informazioni?

TESTE — Sono soltanto considerazioni.

PRESIDENTE — Sulla base di quali elementi le ha fatte?

TESTE — Penso che basti una considerazione di ordine generale sull'attuale situazione politica. Queste sono considerazioni che, inquadrate nello spirito di tutto l'articolo, non potevano che essere messe sotto forma di rivelazioni; si inquadrano esattamente in tutto.

PRESIDENTE — L'articolo lo ha scritto Lei?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — È stato scritto tutto e soltanto da lei?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Non ha avuto suggerimenti?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Perchè non si è firmato col suo nome e cognome o magari con le iniziali corrispondenti al suo nome e cognome anzichè firmarsi con le iniziali Z.Z.?

TESTE — Ho scelto le ultime lettere dell'alfabeto anzichè le prime.

PRESIDENTE — Quindi l'articolo è stato scritto tutto da lei?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Il titolo lo ha fatto lei?

TESTE — No. Il titolo è stato fatto in redazione in base all'articolo. Io non ho scritto nè l'occhiello, nè il sommario, nè il titolo di quinta pagina.

PRESIDENTE — Ha avuto modo, prima di dare questo scritto, di accertare se il suo contenuto avesse qualche rispondenza con lo schema di relazione che è all'esame della Commissione?

TESTE — Non so nemmeno che c'è uno schema di relazione.

PRESIDENTE — Ma nel suo scritto si parla proprio di relazione.

TESTE — Si parla di relazione per il semplice fatto che tutto l'articolo è stato fatto

col preciso scopo di presentarlo come una rivelazione degli elementi accertati dalla Commissione.

PRESIDENTE — Viceversa erano stati accertati dall'anonimo!

TESTE — Quello dell'anonimo è un solo fatto, che tra l'altro non è neanche in testa all'articolo, come di solito si usa fare per le notizie più importanti. Il titolista poi ha tratto questo elemento per farne il titolo. La notizia di Pacciardi è in quinta pagina e non è nemmeno a dire che l'articolo è preceduto da un neretto riguardante Pacciardi.

PRESIDENTE — Lei, prima di venire qui, ha ricevuto una telefonata?

TESTE — Ho ricevuto una telefonata da un tenente colonnello dei carabinieri.

PRESIDENTE — E poi un'altra ancora?

TESTE — No, non ho ricevuto nessun'altra telefonata.

PRESIDENTE — Che cosa conteneva di preciso lo scritto anonimo al quale ha fatto riferimento?

TESTE — Ripeto che conteneva questa indicazione; adesso non posso ripeterla nei termini esatti. La sostanza è che si potevano reperire gli elementi atti a comprovare che esisteva una società di cui facevano parte queste due signore; gli elementi erano reperibili presso la Cancelleria del Tribunale.

PRESIDENTE — Faceva cenno alle somme erogate dalla signora Pacciardi e al numero degli appartamenti?

TESTE — Diceva genericamente il numero degli appartamenti.

PRESIDENTE — Il numero non è generico.

TESTE — Non ricordo nemmeno se fossero 14 o 15 .

PRESIDENTE — Ma nel giornale è pubblicato il numero.

TESTE — C'è perfino un errore: il titolo parla di 15 appartamenti mentre nel corso dell'articolo si parla di 14. Non ricordo con esattezza che cosa contenesse quel biglietto perchè l'ho distrutto subito.

PRESIDENTE — Non l'ha consegnato al direttore?

TESTE — No.

PRESIDENTE — C'era anche la cifra nell'anonimo.

TESTE — Parlava di 150 milioni all'incirca.

PRESIDENTE — A che ora lei si è trovato al giornale e quando ha informato il direttore?

TESTE — Quest'oggi verso le 13.

PRESIDENTE — Poc'anzi lei ha detto che ha voluto precedere nel tempo la pubblicazione della notizia, che poteva essere fatta da altri giornali.

TESTE — Ne sono tuttora convinto.

PRESIDENTE — Da parte di quale giornale temeva la pubblicazione?

TESTE — Non so, precisarlo. Si sentiva nell'aria che c'erano queste notizie.

PRESIDENTE — Quindi non mi sa fare il nome di nessun giornale?

TESTE — Assolutamente non posso precisarlo.

PRESIDENTE — Quando ha consegnato l'articolo era presente anche il dottor Gambetti?

TESTE — Erano presenti tutti e due.

PRESIDENTE — Lei ha fornito anche la fotografia della signora Pacciardi?

TESTE — Credo che stesse in redazione; evidentemente c'è un archivio.

PRESIDENTE — L'ha trovata lei?

TESTE — Non compete a me.

PRESIDENTE — Lasci stare se compete; tante volte facciamo cose che non ci competono!

TESTE — Non l'ho cercata io.

PRESIDENTE — Lei ha attinto notizie presso altri giornali?

TESTE — Come dicevo prima c'è un aspetto di questa questione che riguarda il complesso del problema, dello scandalo di Fiumicino per il quale le informazioni vengono da tutte le parti.

PRESIDENTE — In ordine ad una eventuale pubblicazione da parte di altri giornali, questa informazione aerea lei ha cercato di concretizzarla in qualche cosa di più preciso?

TESTE — Non sono andato in giro a vedere.

PRESIDENTE — Non è che l'ha portato ieri ed è stato pubblicato oggi?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Sicuro?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Nell'anonimo che notizie c'erano? C'era la data dell'acquisto?

TESTE — No, non mi pare che ci fosse la data dell'acquisto; era citato genericamente il periodo.

PRESIDENTE — Dove ha trovato il tempo di fare questi accertamenti? Al Tribunale ha detto di no.

TESTE — Questa notizia occupa solo un sesto dell'articolo che è molto lungo.

PRESIDENTE — Le altre notizie riguardanti Fiumicino ha detto che sono state scritte da lei. Si è sempre occupato di Fiumicino?

TESTE — Sì.

PRESIDENTE — Ne uscì una riguardante una certa deposizione del generale Matricardi. È sua anche quella?

TESTE — Sì, riprendendo degli articoli dello stesso generale Matricardi scritti alcuni anni fa di cui devo conservare anche il testo che ho ripetuto pressochè testualmente. È stato un espediente giornalistico. Se dovessimo fare il processo alla mia coscienza professionale io in questo momento sarei col capo cosparso di cenere.

PRESIDENTE — Si gradirebbe una certa cautela nell'uso di certe situazioni.

L'anonimo si limitava a poche notizie o era una esposizione invece ampia? Quello che il giornale attribuisce ad Andreotti, a Togni, sono il contenuto dell'anonimo o sue amplificazioni?

TESTE — Sono cose che ho scritto in articoli precedenti.

PRESIDENTE — Lei ha sostenuto che la Commissione nei confronti di Andreotti aveva fatto una certa censura, nei confronti di Togni un'altra. Come ha avuto queste notizie?

TESTE — Di questi personaggi, come ho detto, già me ne sono occupato in precedenza e ho continuato ad occuparmene quando è stata costituita la Commissione d'inchiesta.

PRESIDENTE — Lei ad un certo punto scrive: « Le responsabilità di Governo dell'esponente repubblicano si interruppero nel 1953 ma i parlamentari inquirenti hanno potuto accertare pur senza risalire ad un qualsiasi rapporto di causa ad effetto, che giusto intorno a quel periodo esistevano profondi legami di amicizia tra la famiglia Pacciardi e quella del signor Manfredi, il noto costruttore che ottenne uno dei primi e più remunerativi appalti dell'aeroporto ». Questo era nell'anonimo?

TESTE — Assolutamente no; ho avuto il torto di crearlo io.

PRESIDENTE — Lei continua scrivendo: « L'amicizia delle due famiglie Pacciardi e Manfredi e più precisamente quella tra la signora Pacciardi e la signora Manfredi era divenuta nel frattempo sempre più stretta ed è giusto in quel periodo che le due signore compaiono come titolari del pacchetto azionario di una società immobiliare proprietaria di appartamenti.

La quota della signora Pacciardi (Luigina Civinini) le assegna 14 eleganti abitazioni per un totale di 50 vani e per un valore di circa 150 milioni ». E questo di chi è?

TESTE — Le faccio notare la imprecisione delle informazioni: infatti lei ha detto nel corso dell'articolo « 14 appartamenti » mentre nel titolo si parla di 15 appartamenti.

PRESIDENTE — Continua ancora scrivendo: « Il documento (cioè la relazione) dà una indicazione esatta dell'ubicazione degli stabili. La relazione della Commissione si limita (sembra che lei l'abbia letta) a registrare questa circostanza senza trarne giudizi. Essa considera tuttavia che l'allora ministro Pacciardi avrebbe forse fatto meglio a non spingere l'amicizia con la famiglia Manfredi fino al punto della cointeressenza in affari immobiliari. Ricordando anche che l'onorevole Camansi (probabilmente voleva riferirsi a Camangi) anch'egli del partito repubblicano era allora sottosegretario ai lavori pubblici ». Quindi non è che in questo documento ci fossero queste cose?

TESTE — No.

PRESIDENTE — Le ha elaborate lei?

TESTE — Mi sono permesso di immaginare il lavoro che andava facendo la Commissione.

PRESIDENTE — Ella ha scritto: « Per quanto si riferisce all'onorevole Andreotti la Commissione d'inchiesta ha rilevato che il ministro della difesa troppo superficialmente ha

scagionato la propria amministrazione dalle responsabilità che le competevano. In particolare si rimprovera al ministro Andreotti (è stata emessa addirittura una nota critica nei suoi confronti) di avere precipitosamente scagionato il colonnello Amici, mentre sarebbe bastata una più approfondita indagine per accertare la presenza dell'ufficiale in varie imprese edili interessate alla costruzione di Fiumicino » E poi ancora: « Al ministro Togni è stata imputata la frettolosità della fase finale dei lavori »: tutte queste cose sono nell'esposto che Lei ha ricevuto?

TESTE — No. Potrei documentare il fatto che io fossi informato su queste cose dagli articoli che ho scritto precedentemente.

PRESIDENTE — Ma come fa a dire che la Commissione ha imputato la frettolosità al ministro Togni?

TESTE — Mi sono permesso di immaginare che la Commissione avesse rilevato queste circostanze che a suo tempo avevano occupato lunghi interrogatori di queste persone.

PRESIDENTE — Ma ha avuto colloqui con qualche persona che poteva essere informata di questa vicenda?

TESTE — Con qualche persona, continuamente.

PRESIDENTE — Ogni volta che esce di qui?

TESTE — Continuamente.

PRESIDENTE — Si spieghi con un esempio.

TESTE — Con persone che potevano essere informate del lavoro della Commissione? Nella mia attività quotidiana incontro continuamente parlamentari.

PRESIDENTE — Ma ha parlato o no con membri della Commissione? Non è un delitto. Appena usciamo di qui siamo tutti assediati!

TESTE — Mi rendo conto che non è un delitto e quindi non ho difficoltà a dire che ho parlato con parlamentari che possono essere al corrente del lavoro della Commissione.

PRESIDENTE — Si spieghi con un esempio.

TESTE — Perchè vuole che faccia un esempio?

PRESIDENTE — Con chi ha parlato?

TESTE — Prima di tutto non so chi fa parte della Commissione. Stamattina parlavo con il senatore Angelilli: fa parte della Commissione?

PRESIDENTE — Lei sa meglio di me che non ne fa parte.

TESTE — Dovrei sapere adesso esattamente chi sono i membri della Commissione: non mi vorrà obbligare a guardare tutti in viso.

PRESIDENTE — Lei fa l'informatore e non sa quali sono i membri della Commissione? Ci dica con chi ha parlato.

TESTE — Potrei fare numerosi esempi se mi sottoponeste l'elenco dei membri della Commissione.

(Si sottopone al teste l'elenco dei membri della Commissione).

Vorrei sapere a quale periodo vi riferite.

PRESIDENTE — A quest'ultimo periodo, in riferimento alle ultime notizie pubblicate e non a quelle contenute nei primi articoli.

TESTE — Ho parlato col senatore Spezzano; stamattina col senatore Bertoli...

BERTOLI — Dovremmo chiarire anche di che cosa abbiamo parlato.

TESTE — Sì. Una diecina di giorni fa ho parlato del tutto occasionalmente con il senatore Nencioni. Però vorrei chiarire di che cosa abbiamo parlato.

PRESIDENTE — Per chiarire veramente le cose e poichè si tratta di rispettabili colleghi, ci dica di che cosa avete parlato. I vostri colloqui sono stati in relazione all'inchiesta?

TESTE — Non in relazione all'inchiesta.

PRESIDENTE — E a che cosa, allora?

TESTE — Stamattina, per esempio, ho chiesto al senatore Bertoli una copia del suo intervento al Senato a proposito della legge per il credito...

PRESIDENTE — Allora perchè ha indicato questi nomi?

TESTE — Lei mi ha chiesto di indicare con chi ho avuto contatti in questi ultimi giorni, ma con queste persone non ho parlato di questo argomento. Io intendevo riferirmi a incontri che ho avuto nello svolgimento della mia professione.

PRESIDENTE — E col senatore Nencioni?

TESTE — Mi fu presentato da un collega

e non ricordo nemmeno di che cosa abbiamo parlato. Forse ci scambiammo i soliti convenevoli.

PRESIDENTE — E con il senatore Spezzano?

TESTE — Mi è stato chiesto se avevo avuto contatti con parlamentari della Commissione...

PRESIDENTE — Ma la domanda, anche se non era espressa, si riferiva ad altre cose, cioè ai lavori della Commissione, ad eventuali notizie.

TESTE — Allora ho capito male la domanda.

NENCIONI — Io non ho mai avuto occasione di conoscere questo signore.

TESTE — Mi presentò a Lei un collega del giornale « Roma », al Senato, e parlammo alcuni minuti.

NENCIONI — Lo escludo.

PRESIDENTE — Ella in principio ha detto concettualmente questo: che in fondo non è difficile sapere i segreti della Commissione. Vorrei che precisasse che cosa intendeva dire con queste parole.

TESTE — Forse dovrei spiegarmi meglio. Difatti la Commissione si sta occupando di un episodio in un momento in cui questo episodio è già a conoscenza di tutti quanti. I fatti particolari di cui adesso discutiamo mi sembra fossero già stati agitati da quasi tutta la stampa nazionale.

PRESIDENTE — Quali particolari?

TESTE — Ad eccezione di questa nota che occupa un sesto dell'articolo, gli altri argomenti sono tornati reiteratamente ad occupare la prima pagina dei giornali.

PRESIDENTE — Faceva parte del notiziario?

TESTE — Io ho avuto il torto di fare questa creazione.

PRESIDENTE — Dato che ormai ha confessato di aver creato, inventato, ha avvertito, nel momento in cui passava queste informazioni, il direttore che era tutto inventato?

TESTE — Basta intenderci sul significato di invenzione da un punto di vista giornalistico. Lei ha parlato di inventato, io ho detto immaginato.

PRESIDENTE — Ha inventato che i fatti fossero contenuti nella relazione. Ciò potrebbe essere falso, ma Lei non può saperlo.

TESTE — Non ho precisato al direttore questi particolari perchè sono stato preso, così, dall'euforia della notizia.

PRESIDENTE — Al direttore ha detto che aveva motivo per ritenere che queste notizie erano contenute nella relazione, che erano segrete?

TESTE — Non ho detto così.

PRESIDENTE — Lei ha creato l'articolo.

TESTE — Ho avuto il torto di attribuire queste notizie al lavoro della Commissione.

PRESIDENTE — Senza elementi che potessero convalidare in qualche maniera la Sua creazione, una parte...

TESTE — È una immaginazione convalidata, però, da una larga esperienza in materia per essermi occupato sempre, ogni qual volta ce ne è stata l'occasione.

OLIVA — Desidero sapere se il teste ritiene essere suo dovere dichiarare sul giornale, per onestà, che non poteva sapere se i fatti che egli ha attribuito alla relazione segreta della Commissione fossero in essa effettivamente contenuti e che pertanto si è trattato di una pura invenzione.

PRESIDENTE — Questo è un fatto che rimettiamo alla Sua sensibilità di giornalista e di galantuomo. Non è materia di domanda. Lo farà se crederà di farlo.

(*Il teste, fuori Roma per motivi professionali, non ha ancora preso visione del presente verbale*).

DEPOSIZIONE CONGIUNTA DEI DOTTORI FAUSTO COEN E FIDIA GAMBETTI

La Commissione, riunita in seduta il 13 dicembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio congiunto dei testi dottor Fausto Coen e dottor Fidia Gambetti.

Il Presidente, accertate le generalità dei testi e ricordato loro i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Dott. Gambetti, abbiamo fatto una lunga disquisizione sul significato delle parole « falso e inesatto », poco fa con Lei. Scelga adesso il termine per decidere se ha detto cose false o inesatte. Il dottor Coen, nella seconda edizione, ci ha detto che l'informatore è stato il signor Angelo Aver.

COEN — Questo il dottor Gambetti non lo sapeva, e insisto su questo punto. La sostanza informativa viene data dal collega Aver: a questa traccia abbiamo aggiunto altre informazioni.

PRESIDENTE — Il fatto nuovo, il grosso di questo articolo sta nella notizia dei 15 appartamenti intestati alla moglie di Pacciardi. Il resto sono più o meno ripetizioni di quanto detto in precedenza. Questa notizia relativa agli appartamenti l'ha fornita l'Aver?

COEN — Sì.

PRESIDENTE — Il resto, come dicevo, lo avete ripetuto già altre volte e non è pertanto un fatto nuovo. Lo sapeva il dottor Gambetti?

COEN — No.

PRESIDENTE — Vorrei contestare al dottor Gambetti che siamo una Commissione parlamentare, fino a prova contraria, formata da persone serie e che è offensivo venire a raccontare qui storielle da ragazzini, o cose false. Perchè ha fatto il nome di redattori che non erano responsabili?

GAMBETTI — Io non ho accusato nessuno.

PRESIDENTE — Ha taciuto il nome vero.

COEN — Ma egli non lo sapeva; insisto su questo punto.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Dr. FAUSTO COEN - Dr. FIDIA GAMBETTI

SECONDA DEPOSIZIONE DEL GENERALE MARIO PEZZI

Il Comitato di Presidenza, riunito in seduta il 22 novembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Mario Pezzi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Dobbiamo fare appello alla sua collaborazione per chiarire qualche aspetto che potrebbe apparire spiacevole. Ci vuol dire come è nata la vicenda relativa al suo appartamento in via Pollaiolo?

TESTE — In quell'epoca — 1952 — abitavo in un appartamento di mia proprietà in via dei Gracchi. A un certo momento ci siamo accorti che esso non era più adeguato al grado che rivestivo e siamo venuti nella determinazione di acquistare un nuovo appartamento. Ne visitai alcuni ed ero quasi sul punto di trattare per un appartamento davanti allo Stadio olimpico. In quel periodo mia moglie, parlando con la signora Pacciardi, le raccontò della nostra determinazione ed ebbe da costei l'offerta di andare ad abitare nel loro palazzo. Non ricordo però se i Pacciardi abitassero già in quella casa. Comunque la signora Pacciardi disse che aveva intenzione di formare una cooperativa — che poi non è andata in porto — della quale dovevano far parte tutti amici: l'ambasciatore Reale, l'onorevole Reale, i coniugi Pacciardi ed un'altra persona che poi si è ritirata. Parlò dunque della eventualità di formare un condominio simpatico. Mia moglie me ne parlò, io andai a visitare l'appartamento indicatoci e lo trovai di mio gradimento. Era già quasi costruito. Mi piacque specialmente per l'esposizione: infatti è molto panoramico, anche se davanti c'è un terreno sul quale si dovrà certamente costruire perchè si estende per 1.000 metri quadrati ed è stato pagato 120 milioni.

Poichè l'appartamento mi piacque, presi contatto con la società Cores (allora non sapevo che fosse Manfredi). Ci mettemmo d'accordo sul prezzo e lo acquistai. L'appartamento è venuto a costare circa 12 milioni. Lo acquistai nel 1952, ma il contratto lo feci nel 1955: prima non era possibile farlo, perchè la ditta Manfredi stava trattando per un mutuo, la cui concessione ritardò perchè forse mancava qualche documento per dimostrare la proprietà del terreno. Così passarono tre anni prima che si potesse fare il contratto.

PRESIDENTE — La Cores esiste ancora?

TESTE — Sì; la Cores ha ancora alcuni appartamenti.

PRESIDENTE — Sa quali appartamenti possiede ancora la Cores?

TESTE — La Cores possiede l'appartamento dell'onorevole Pacciardi, poi ancora due piccoli appartamenti al primo piano e poi credo altri ancora.

PRESIDENTE — Gli altri sono stati tutti venduti?

TESTE — Sì: uno al professor Fusco del Banco di Roma, un altro alle sorelle Capponi, uno all'ambasciatore Egidio Reale, un altro all'onorevole Oronzo Reale, uno a me e gli altri sono rimasti alla Cores. Gli appartamenti sono tredici più il superattico.

PRESIDENTE — Ricorda se aveva già acquistato l'appartamento quando, per conto del Ministro Pacciardi, andò a sostenere al Ministero dei lavori pubblici la necessità di non scindere il contratto per i lavori di Fiumicino alla Manfredi?

TESTE — Preciso che la riunione non avvenne al Ministero dei lavori pubblici ma fu tenuta negli uffici del Gabinetto del ministro Pacciardi. Non ricordo se allora avevo già comperato l'appartamento: comunque lo acquisto è avvenuto poco prima o poco dopo quella riunione. Ricordo ancora che l'ap-

partamento lo acquistai 3 anni prima del contratto.

PRESIDENTE — Non sentì un senso di inopportunità a trattare con l'impresa Manfredi l'acquisto di una casa proprio quando l'impresa Manfredi aveva non solo quella vertenza per Fiumicino, ma anche altri rapporti col Ministero della difesa?

TESTE — No. Prima di tutto non ricordo se avevo già acquistato l'appartamento: se lo avessi acquistato prima, non avrei dovuto sentire l'inopportunità di trattare. Ma poi io ero capo di Gabinetto e in quella veste non potevo avere rapporti contrattuali con le singole ditte, come può averli invece un Direttore generale. Il capo di Gabinetto non ha compiti di questo genere. Io tenni la ricordata riunione perchè il Ministro mi incaricò di vedere per quale motivo la ditta Manfredi si era ritirata e non voleva proseguire i lavori. Ho già detto, la volta precedente, che il Ministro manifestò la propria preoccupazione pensando che, se effettivamente la ditta Manfredi si fosse ritirata, i lavori sarebbero stati ritardati di ancora un altro anno. In quella riunione non cercai certo di appoggiare i diritti o la causa della ditta Manfredi. Io mi limitai a chiedere le ragioni del suo atteggiamento e a vedere di trovare una via d'uscita. I rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici non ne volevano sapere perchè non volevano trattare con Manfredi. Il contratto, comunque, fu risolto. Se la cosa era ormai definita, perchè avrei dovuto avere scrupolo di comprare una casa da Manfredi? Ma se anche non fosse stato concluso, io, quale capo di Gabinetto, non avendo alcuna ingerenza nei rapporti contrattuali con le Ditte, come invece hanno, ad esempio, i Direttori Generali, non potevo pensare di compiere qualcosa di inopportuno. Per me sarebbe stata la stessa cosa che se avessi dovuto comperare una automobile: avrei forse dovuto scartare la Fiat perchè questa società ha dei contratti con il Ministero della difesa?

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. MARIO PEZZI

SECONDA DEPOSIZIONE DELL'ONOREVOLE RANDOLFO PACCIARDI

Il Comitato di Presidenza, riunito in seduta il 22 novembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio dell'onorevole Randolfo Pacciardi.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Per necessità di chiarezza e per evitare che possano sussistere ombre che sarebbero spiacevoli per tutti, abbiamo il dovere di rivolgerle alcune domande che non le abbiamo rivolto nella precedente occasione. Desideriamo dalla sua cortesia alcuni chiarimenti circa l'appartamento che lei abita in via Pollaiolo n. 5. Sembra che questo appartamento sia stato costruito dalla società Cores, tra il 1950 e il 1951 e da lei acquistato nel 1949. In questo palazzo abitano 10 o 12 famiglie: lei, l'onorevole Reale, il generale Pezzi e altre persone che adesso non ricordo. Vuole spiegarci quale è la situazione? Vuole avere la bontà di darci qualche ragguaglio?

TESTE — Mi stupisco molto di questa domanda perchè nella mia vita ho avuto tante vicissitudini, ma credevo di aver goduto sempre fama di galantuomo. Ora la domanda che mi viene rivolta lo mette in dubbio, perchè con essa si indaga su questioni private, che non hanno relazione con l'inchiesta di Fiumicino.

PRESIDENTE — È soltanto una forma di collaborazione che le chiediamo e perciò la domanda non vuole mettere in dubbio la sua fama di galantuomo.

TESTE — Debbo chiarire tutto fino in fondo e dirò molto di più di quello che mi si chiede, rammaricandomi anche però con i colleghi per il fatto che questa inchiesta, che doveva essere condotta per i fatti di Fiumicino, finisce per diventare una inchiesta personale.

PRESIDENTE — Non è così; mi dispiace che lei la prenda in questo senso, anche se posso comprendere il suo stato d'animo.

TESTE — Debbo esprimere anche un certo sdegno per questa vicenda, ma siccome sono un uomo pubblico ho il dovere di dire tutto.

Nella mia vita non ho mai posseduto niente e non posseggo nulla nemmeno adesso. Sono figlio di operai; non ho mai avuto beni di fortuna. Mi sono incontrato con colei che poi è diventata mia moglie e spero che dalle vicende che racconterò non vorrete desumere che il mio sia stato un matrimonio di convenienza. Mia moglie è stata con me in Ispagna e dovunque ha condiviso la mia sorte con grande coraggio. Quando mi sono sposato, nel 1923, mia moglie aveva tre appartamenti in via Gregoriana, che erano frutto della sua dote. Era una Civinini, possidenti di Grosseto, e suo padre, quando è morto, le ha lasciato alcune proprietà fra cui dei titoli del consolidato al 5 per cento e delle case: 4 palazzi che ha ancora, a Grosseto. Quando ci siamo sposati, mia moglie, con la sua dote ha comperato prima un appartamento (avevamo fatto una specie di cooperativa insieme con l'onorevole Conti) e poi abbiamo comperato anche i due appartamenti dello stesso onorevole Conti. Quando sono stato espulso dall'Italia, avevamo questi tre appartamenti in via Gregoriana; oltre a questi, le case di mia moglie a Grosseto e questi titoli di consolidato, che abbiamo speso per quell'occasione, e un appartamento ad Albano che mi serviva per fare l'avvocato (io ero allora un giovane avvocato penalista), nonchè un appartamento a Civitavecchia. Questi erano i nostri beni quando ce ne siamo andati dall'Italia. Chi conosce la vita degli esuli sa benissimo che le comunicazioni con le famiglie sono impossibili. Noi per 18 anni abbiamo ricevuto mes-

saggi solo clandestinamente e a Marsiglia quando stavamo per avventurarci oltre il mare, ricevemmo 30.000 lire, che una sorella di mia moglie, alla quale avevamo lasciato una procura generale, ci aveva fatto pervenire. I tre appartamenti sono stati venduti da questa mia cognata durante la guerra o subito dopo. Quando mia moglie è tornata da New York (io sono tornato nel 1944 e lei ai primi del 1946) si è trovata un piccolo capitale per le rendite non riscosse e per lo importo delle vendite, ed ha cercato di investirlo. Quando ero alla « Voce Repubblicana » e non ero ancora ministro, avevo un segretario che era cugino della moglie di Manfredi. Siccome frequentava casa nostra propose a mia moglie di acquistare un appartamento a Roma perchè i nostri erano venduti.

In quel momento la signora Manfredi stava costruendo una casa in via Lovanio, dove i Manfredi hanno poi abitato per tanto tempo. Mia moglie si mise in contatto con la signora Manfredi e chiese se poteva avere un appartamento che doveva servire come abitazione per noi. Poi io sono andato al Governo e abbiamo affittato l'appartamento, essendomi stato dato quello ufficiale. Lo abbiamo affittato abbastanza bene perchè ci rendeva, mi pare, 130 mila lire al mese e questa rendita ci ha aiutato per pagare l'altro.

Siccome da tempo mia moglie aveva intenzione di trasferire la sua proprietà a Roma, già da prima della guerra (mia moglie e le sue sorelle hanno ancora la proprietà indivisa) pensammo di costruirci una casa a Roma; e, visto che quella di via Lovanio rendeva bene, ad un certo momento (non so bene da chi sia partita l'idea ma probabilmente dalla signora Reale) alcuni amici hanno tenuto una riunione in casa Reale, nel corso della quale pensarono di fare a Manfredi, proprietario di un terreno, la proposta di costituire una specie di cooperativa e di acquistare tutti gli appartamenti. Poichè io ero Ministro in carica, non mi piaceva molto l'idea di partecipare ad una cooperativa con sovvenzioni dello Stato come avrei potuto essendo deputato. Allora abbiamo fatto una specie di cooperativa di fatto tra noi: Reale, il segretario del nostro partito, mia moglie e la vedova di Egidio Reale; più tardi mia moglie lo disse anche alla signora Pezzi, moglie del mio Capo di Gabinetto e ad altri amici. Avevamo pensato anche di invitare il professor Lucherini, specialista di malattie reumatiche, che allora era repubblicano. Io non ero presente in quella riunione; comunque coloro che vi parteciparono, pensarono di fare questa proposta al proprietario: lui dava il terreno, gli appartamenti costruiti sarebbero stati venduti e perciò poteva fare un buon prezzo. Il professor Lucherini trovò il prezzo esagerato (perchè mi pare che si aggirasse nel preventivo sui 10 milioni) e si ritirò. Noi non ce ne rammaricammo molto, perchè pensammo che avremmo potuto rimpiazzarlo facilmente. Senonchè, qualche tempo dopo il signor Manfredi, che sa fare bene i suoi interessi, ha visto che i prezzi aumentavano e siccome si era impegnato con quelle persone e non poteva disdire l'impegno, ci disse di non chiamare altri soci perchè gli altri appartamenti intendeva venderli per conto suo. Quindi praticamente sono rimasti mia moglie, il generale Pezzi e i due fratelli Reale. Gli altri appartamenti li voleva vendere Manfredi per conto suo. Si tratta di una casa fatta con le regole dell'economia, una specie di casa popolare, perchè abbiamo dovuto sottostare a 5 condizioni previste dalla legge. Mia moglie scelse l'attico e lo pagò 12 milioni, mentre gli altri appartamenti vennero a costare — mi sembra — intorno ai 9 milioni. Poi siccome Manfredi aveva costruito 2 stanze al di sopra del mio attico, cosa che mi garbava poco, abbiamo preso anche quelle stanze. Il prezzo pagato era tale che non si poteva certo dire che la casa ci fosse stata regalata; forse era anche troppo cara perchè le stanzette costruite sull'attico non possono essere utilizzate che da una sola persona. Difatti pagammo 12 milioni, più 5 milioni e mezzo più i mutui per 15 anni, ammontanti a 5 milioni e 825 mila lire. Totale oltre 22 milioni.

Allora ho cominciato a consultarmi con mia moglie e lei, che non si fida molto di me come avvocato civilista si è consigliata con un nostro vecchio amico, l'avvocato Bonazzelli dicendogli appunto che Manfredi sta-

va vendendo gli appartamenti per conto suo, che Pezzi aveva già il contratto, o stava per farlo, che i Reale avevano già i loro contratti e alla Cores non erano rimaste che la casa abitata da noi e un'altra. Praticamente andava a finire che, qundo aveva finito di vendere gli appartamenti, diventavamo noi la Cores. Ecco perchè abbiamo ritardato di fare il contratto. L'avvocato Bonazzelli aveva detto che ci volevano due condizioni per garantire mia moglie: primo, che Manfredi non doveva utilizzare la Cores per fare altre costruzioni dal momento che diventava una società di gestione degli appartamenti, secondo, per avere la garanzia che questa Cores fosse veramente finita come attività industriale e mia moglie non fosse trascinata in affari che nessuno di noi due avrebbe gradito, cercasse di comperare gradatamente altri appartamenti per almeno avere il 51 per cento, e solo così potevamo avere la garanzia giuridica che la Cores non facesse altre imprese. Per le proprietà di via Lovanio mia moglie ebbe un appartamento grande ed uno più piccolo; poi prendemmo altri due appartamenti. Praticamente mia moglie diventò la maggiore azionista della Cores con due soci: lei e la signora Manfredi. Per far questo però ha dovuto contrarre anche dei debiti, con due amici; però ha restituito tutto.

Se lo desiderano posso esibire tutti i contratti di acquisto che si possono far venire seduta stante coi pagamenti. Per quanto riguarda poi i titoli azionari, possono prenderne visione presso il Ministero delle finanze che ha un apposito schedario dal quale risulta chiaramente quale è la consistenza economica di mia moglie, relativamente ai titoli. Tutti gli acquisti sono avvenuti nel 1959-60, epoca in cui non ho avuto nulla a che fare con il signor Manfredi il quale, peraltro, lavora da ben 30 anni per la Difesa. Rapporti personali con lui come Ministro non ne ho avuti che soltanto in due occasioni: una volta quando, su proposta del Genio militare e del Capo del Bilancio della Difesa aderii alla richiesta di pagare al Manfredi una parte dei crediti (erano ben 3-400 milioni) che questi aveva con la Difesa) e un'altra quando, dopo aver vinto una gara a Pallerone (circoscrizione di Carrara), sempre su proposta degli uffici, si impose al Manfredi di ridurre di 180 milioni il lavoro per il quale aveva appunto vinto la gara, valendosi del diritto della amministrazione di rescindere ogni contratto. Per la verità trovai un po' strana questa procedura, ma pensando che in tal modo contribuivo a fare gli interessi dello Stato, aderii alla proposta. Queste le uniche volte in cui ho avuto occasione di prendere decisioni riguardanti il Manfredi prescindendo da Fiumicino. Per quanto riguarda invece Fiumicino l'unica volta che mi sono indirettamente occupato dell'aeroporto è stato quando si tenne la più volte citata riunione dal generale Pezzi dei tecnici dei Lavori pubblici e della Difesa nel tentativo di accelerare i lavori.

PRESIDENTE — Non ha ritenuto inopportuno entrare in contatto con Manfredi quando Lei era Ministro?

TESTE — Quando mia moglie ha comprato l'appartamento in via Lovanio non ero ancora Ministro. Del resto, tutti i costruttori di Roma di una certa consistenza avevano a che fare con il Ministero della difesa. Ho già detto più volte che nè io nè mia moglie abbiamo trattato con Manfredi ma con un gruppo di amici che pensarono di costituire una cooperativa.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

F.to: RANDOLFO PACCIARDI
Letto e sottoscritto

DEPOSIZIONE DEL GENERALE SAMUELE CORBIN

Il Comitato di Presidenza, riunito in seduta il 22 novembre 1961, ha proceduto all'interrogatorio del generale Samuele Corbin.

Il Presidente, accertate le generalità del teste e ricordatigli i doveri dei testi e le pene previste in caso di falsa testimonianza, ha proceduto al seguente interrogatorio:

PRESIDENTE — Ella è cognato dell'onorevole Togni?

TESTE — Sì, l'onorevole Togni ha sposato mia sorella.

PRESIDENTE — Quale carica ha ricoperto alla Segreteria del Ministro?

TESTE — Fui nominato, con decreto ministeriale, segretario particolare del Ministro.

PRESIDENTE — Per quale periodo?

TESTE — Dall'inizio alla fine del Ministero Togni.

PRESIDENTE — Lei era anche ufficiale di collegamento: in che cosa consisteva esattamente la funzione di collegamento con la Aeronautica?

TESTE — Era una carica puramente nominale dovuta forse alla necessità di giustificare in qualche modo il mio distacco dalla Aeronautica al Gabinetto del Ministro. In pratica ho esplicato soltanto la funzione di segretario particolare.

PRESIDENTE — Ha avuto mai occasione, a titolo di collegamento, di interessarsi della vicenda dell'aeroporto di Fiumicino?

TESTE — Sì, ma allo stesso modo di come avrei potuto stabilire dei contatti tra un deputato o un senatore con il Ministro. Di Fiumicino in particolare non ho avuto occasione di interessarmi anche perchè, essendovi degli organi competenti, non vi era bisogno dell'opera di un ufficiale di collegamento. Infatti prima vi era da una parte un sovraintendente e dall'altra il capo dell'Aviazione civile; poi due sovraintendenti; la Direzione generale dell'aviazione civile da un canto e la Direzione viabilità e nuove costruzioni ferroviarie dall'altro.

PRESIDENTE — Ricorda di aver parlato con il rappresentante della ditta Castelli?

TESTE — Se non sbaglio Castelli era un impresario; sarà quindi certamente venuto, come gli altri, da noi.

PRESIDENTE — Lei apriva tutta la corrispondenza del Ministro, anche quella personale?

TESTE — Poichè ero letteralmente assillato da telefonate, visite e appuntamenti, mi mancava il tempo di occuparmi anche della corrispondenza. Firmavo soltanto quella per informazioni interne in modo da preparare le risposte per quella esterna che poi firmava il Ministro. Della corrispondenza in sostanza si occupava un funzionario di fiducia del Ministro.

PRESIDENTE — Ricorda se la Castelli ebbe modo, per iscritto, o verbalmente, di lagnarsi per la procedura seguìta per la costruzione dell'aerostazione?

TESTE — Non ricordo.

PRESIDENTE — Lo esclude o non ricorda?

TESTE — Non ricordando dovrei escludere che la ditta Castelli si sia lamentata per questo, ma essendo — come ho già detto — molto occupato, non avevo modo di ascoltare le lagnanze di tutti.

PRESIDENTE — Lei ha iniziato, forse non con troppa fortuna, una attività edilizia istituendo la Società Iscar. Cosa può dirci in proposito?

TESTE — Nel periodo in cui sono stato alla Segreteria del ministro Togni ero letteralmente assillato dalle richieste di ufficiali inferiori e sottufficiali i quali cercavano di ottenere un alloggio. Purtroppo ebbi modo di constatare che, per un meccanismo che forse bisognava perfezionare, molto spesso le case andavano a chi non ne aveva poi una assoluta necessità. Pur desiderando accontentare queste persone non riuscivo ugualmente a far nulla per loro. Ricordo che, quando cessai dalla carica di Segretario particolare, un mio vec-

chio commilitone, un certo Ciardi, mi consigliò di istituire e presiedere una società non a fine di lucro in modo da poter accontentare questa gente; e così avvenne che diventai Presidente dell'Iscar. Devo purtroppo ammettere che, ad onta di tutta la mia buona volontà, non riuscii ad ottenere il finanziamento per cui la cooperativa, che nacque il 25 settembre 1960, si sciolse nel luglio 1961 ed oggi vi è addirittura il liquidatore per la sistemazione di quanto è rimasto che, per statuto stesso dell'Iscar, deve essere devoluto ad opere assistenziali.

PRESIDENTE — In base a quale legge si è istituita l'Iscar?

TESTE — In base alla legge n. 408, articolo 2, comma 13.

PRESIDENTE — Per completare un po' questa parte di carattere personale, può dirci qualcosa circa la sua consistenza economica?

TESTE — Diventai ufficiale nel 1925. Dal 1925 al 1935 svolsi attività di volo in qualità di osservatore. Le indennità di volo — che allora erano rilevanti — mi consentirono di guadagnare abbastanza bene, da una volta e mezzo a due volte lo stipendio.

PRESIDENTE — Lei è ufficiale di carriera?

TESTE — Sì; ho cominciato la mia carriera come ufficiale di marina; nel 1934 diventai ufficiale in servizio permanente; nel 1935 conobbi la signorina Baglioni, figlia unica del generale Baglioni, che poi sposai. Mi fu offerta la dote, ma la rifiutai anche perchè con il mio lavoro ero riuscito già a costituirmi una certa base economica che mi consentiva di vivere dignitosamente. Dal 1935 al 1951 sono stato per cinque anni al Gabinetto del Ministro dell'aeronautica come capo della Segreteria, poi sul fronte russo dove purtroppo mi sono fatto la ritirata; successivamente, in attesa di impiego, sono stato Segretario generale dell'Ufficio provinciale del lavoro di Roma dove mi occupavo di questioni sindacali; nel 1951 ho ripreso le mie funzioni di ufficiale addetto prima al personale e poi al Segretariato generale. In tutti questi posti che ho occupato, ho avuto sempre la possibilità di mettere da parte qualche risparmio.

Nel 1951 perdetti mio suocero; questi aveva cominciato la sua carriera come sergente del genio zappatori. Poi studiò per conto suo e conseguì il diploma di maturità classica; frequentò l'accademia di Modena e raggiunse il grado di capitano; poi, avendo avuto un'eredità, si mise in aspettativa, vendette dei pezzi di terra, e continuò a studiare e si laureò in ingegneria. Quest'uomo ha sempre conservato della sua origine l'abitudine ad una vita parsimoniosa e semplice. Alla sua morte, mia moglie ebbe una discreta eredità che, riportata ai tempi di allora, si può considerare notevole perchè tra beni immobili, contanti e obbligazioni raggiungeva il valore di circa 20 milioni. Mi riferisco al 1951. Per quanto riguarda i beni immobili, essi erano irrilevanti perchè mia moglie ereditò un ettaro e mezzo di terreno e due appartamenti a Chiusi. Dal 1951 al 1958, mia moglie ed io, che nel frattempo avevo continuato a risparmiare abbiamo investito 15 milioni dei 20 ricevuti in eredità. Premesso che mio suocero non aveva mai voluto acquistare una casa per sè nella convinzione che sarebbe morto il primo giorno che lo avesse fatto, il primo passo è stato, quindi, quello di acquistare l'abitazione dove avevano vissuto i genitori di mia moglie e dove continuava a vivere sua madre. Quest'appartamento, sito al viale XXI aprile 61, costò (parlo di spese immediate senza i mutui) 500 mila lire; successivamente, non ricordo in che anno, il secondo acquisto fu quello della casa dove attualmente abitiamo, in via De Rossi, 3, che costò sui 12-13 milioni. Successivamente, abbiamo acquistato 2 appartamenti in via Gregorio VII. Il totale di questi acquisti ammonta a 15 milioni. Siamo così arrivati al 1958. Nel 1959 (fino a quel momento gli interessi miei erano rimasti nettamente separati da quelli di mia moglie) ci siamo resi conto che eravamo invecchiati e che forse era giunto il momento di fare le cose con più giudizio. Siccome non abbiamo figli abbiamo pensato che, quando uno dei coniugi fosse morto, l'altro avrebbe dovuto pagare forti tasse di successione. In famiglia abbiamo un esem-

pio e lo abbiamo tenuto presente. Così facemmo una società che è in effetti l'applicazione dell'istituto della comunione; questa società è costituita da me a da mia moglie e si chiama Oranzeb.

Il suo programma consiste nell'acquistare dei piccoli appartamenti per poterne ricavare un reddito, ma lo scopo finale è quello di avere in vecchiaia una piccola villetta al mare. Per realizzare questo programma ci mancavano adeguate sostanze; e allora, parlando con mio cognato, che non è l'onorevole Togni ma il comandante Alessandro Aiello, ex-armatore catanese e benestante, avemmo da questi un mutuo con una carta privata; mutuo non alla società, ma alle due persone Corbin e Baglioni, in modo che è un rapporto di persone e non di società. La società è rimasta sempre quella che è, fra due coniugi. Dopo di che, abbiamo realizzato un programma di acquisti che praticamente, compresa la villa di Castiglioncello, per cui è stabilito che mia sorella e mio cognato a parità di diritti, abiteranno come noi, si è realizzato un programma di 17 milioni, di cui praticamente l'apporto dei coniugi Corbin è di 3 e mezzo e 3 e mezzo.

PRESIDENTE — Poi ci sono altri 5 appartamenti in via Gregorio VII.

TESTE — No.

PRESIDENTE — Quanti ce ne sono allora?

TESTE — Due. Poi 4 appartamenti in via Lilibeo.

PRESIDENTE — Poi c'è la villa a Castiglioncello.

TESTE — Questi appartamenti, che sono di due o tre vani, sono quelli che dovrebbero dare la rendita per mantenere la villetta. Questo è il programma che abbiamo realizzato tra due coppie senza figli.

PRESIDENTE — Che cosa c'entra il signor Fisher in tutta questa vicenda?

TESTE — I Fisher hanno un appezzamento nella baia di Castiglioncello; io sono un vecchio amico dei Fisher, che è stato mio compagno di armi in Russia; era tenente medico nell'Esercito distaccato nell'Aeronautica, mentre io ero capitano. Io arrivai in Russia dopo essere stato 5 anni al Gabinetto in condizioni di salute non idonee a sopportare i 20 gradi sotto zero che erano la temperatura quasi costante. Al Fisher io debbo, si può dire la vita, perchè in tutta la ritirata mi ha tenuto su con i medicinali più diversi. Quando ci siamo incontrati nuovamente a Roma abbiamo ripreso i nostri vecchi rapporti di amicizia. Un giorno mi disse che voleva costruire una villa sull'appezzamento di terreno che possedeva a Castiglioncello aggiungendo che non l'avrebbe condivisa con nessuno, ma che a me avrebbe dato un pezzetto di terra. Io comperai un pezzetto che risulta di 628 metri quadri ma che è in effetti di 550 metri quadri perchè la differenza la regalai al comune di Rosignano marittimo per ottenere che la strada diventasse comunale, cosa che hanno fatto anche i Fisher. Il rapporto di queste due ville, che poi abbiamo costruito assieme con la stessa impresa e con lo stesso architetto (il quale è riuscito a fare una opera modernissima con mezzi relativamente modesti) è questo: io posseggo 550 metri quadri e Fisher ne possiede 2.000. Una villetta il cui terreno è costato a noi 3 milioni e mezzo e quando sarà finita (e qui rientriamo in quell'accordo con i coniugi Aiello) ci verrà a costare sui 6 milioni circa, mentre quella di Fisher verrà a costare molto di più perchè fra l'altro ha una piscina.

PRESIDENTE — Di quanti vani è questa villetta?

TESTE — Si tratta praticamente di un disco sostenuto da pilastri i quali a loro volta poggiano su una piattaforma sotto un seminterrato; sotto questo disco c'è un appartamentino di 90 metri quadri. Sono due piccoli corpi uniti da un ingresso: da una parte c'è la camera da letto con il bagno e dall'altra il soggiorno con la cucina. Sotto, dove in un primo tempo era previsto un garage, è stato ricavato un bel salone.

Il Presidente
F.to: On. ALDO BOZZI

Letto e sottoscritto
F.to: Gen. SAMUELE CORBIN