

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

340ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 25 GENNAIO 1961

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

Autorizzazioni a procedere in giudizio:	Presentazione di relazione Pag. 16024
Trasmissione di domande Pag. 16024	Trasmissione 16023
Commemorazione del senatore Francesco Primerano:	Interpellanze e interrogazioni relative all'aeroporto di Fiumicino:
PRESIDENTE 16024	Svolgimento:
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i> 16025	BERTOLI 16057
Commissione permanente:	CORBELLINI 16048
Elezione di Presidente 16023	SPEZZANO 16033
Disegni di legge:	Interrogazioni:
Annunzio di presentazione 16023	Annunzio 16064
Approvazione da parte di Commissioni permanenti 16024	Per la morte del professor Francesco Giordani:
Per la discussione del disegno di legge n. 1387:	PRESIDENTE 16027
PRESIDENTE 16030	ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i> 16028
* MINIO 16030	BARBARO 16027

340ª SEDUTA

RES. STENOGRAFICO

25 GENNAIO 1961

DONINI	Pag. 16027
FOCACCIA	16025
MACAGGI	16027
SAVIO	16027

**Per la morte dell'onorevole Guido Maz-
zali:**

PRESIDENTE	16029
ANDREOTTI, <i>Ministro della difesa</i>	16029
CALEFFI	16028

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE	Pag. 16030
BARACCO	16029

N. B. — *L'asterisco premesso al nome di un
oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.*

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dà lettura del processo verbale della seduta di ieri

GALLOTTI BALBONI LUISA,
Segretaria, dà lettura del processo verbale.

P R E S I D E N T E Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Annunzio di elezione di Presidente di Commissione permanente

P R E S I D E N T E. Comunico che, nella seduta di stamane, la 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo), ha eletto Presidente il senatore Bussi.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Modifica dell'articolo 100 del testo unico della finanza locale approvato con regio decreto 14 settembre 1931, n. 1175 » (1389);

« Assegnazione di lire 49.300.218 per la sistemazione delle spese postali, telegrafiche e telefoniche e per l'acquisto di blocchetti di assegni postali, effettuate nell'interesse dei servizi del Ministero delle finanze, negli esercizi anteriori al 1956-57 » (1390);

« Adeguamento degli organici del personale dei Laboratori chimici delle dogane e im-

poste indirette e degli Uffici tecnici delle imposte di fabbricazione, nonchè istituzione di nuovi Uffici » (1391);

« Contributo all'Organizzazione delle Nazioni Unite per le spese di riattivazione del Canale di Suez » (1392);

« Concessione di un contributo annuo alla Società nazionale "Dante Alighieri" con sede in Roma » (1393).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa:

del senatore Angelilli:

« Modificazioni alla legge 16 maggio 1956, n. 562, relativa alla sistemazione giuridica ed economica dei collocatori comunali » (1394);

dei senatori Angelini Armando, Braccesi, Pagni, Guidoni, Monaldi e Bolettieri:

« Modifica all'articolo 2 della legge 13 novembre 1960, n. 1407, sulla classificazione degli oli di oliva » (1395).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Assegnazione di contributi alla "Fondazione per lo sviluppo degli studi sul bilancio statale" » (1388).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Grava ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge:

« Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A./I.A.) » (1167).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Annunzio di trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Gelmini, per il reato previsto dall'articolo 85 della legge 5 aprile 1951, n. 203 (ingresso senza averne diritto alla sala delle elezioni durante le operazioni elettorali) (*Doc. 71*);

contro i signori Collo Paolo e Durando Giovanni, per il reato di vilipendio alle Assemblee legislative (articolo 290 del Codice penale) (*Doc. 72*).

Tali domande saranno trasmesse alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Trattamento tributario dell'Ente nazionale per la prevenzione degli infortuni » (1236);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Concessione di contributi per l'acquisto e l'installazione di attrezzature ospedaliere » (1312).

Commemorazione del senatore Francesco Primerano

P R E S I D E N T E . (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*).

Onorevoli colleghi, con profondo dolore comunico all'Assemblea che si è spento l'altro ieri a Napoli, nell'Istituto di cura dove era ricoverato fin dall'aprile dello scorso anno, il senatore Francesco Primerano.

Era nato a Sambiasi, in provincia di Catanzaro, il 31 maggio 1915. Laureato in giurisprudenza, aveva partecipato come ufficiale alla campagna d'Africa nella seconda guerra mondiale ed era reduce dalla prigionia.

Entrato nella vita politica nel 1947, nelle file del Partito comunista, aveva svolto attiva opera in favore delle masse bracciantili e contadine della sua zona, raggiungendo ben presto cariche di responsabilità in seno al suo Partito e alla locale organizzazione sindacale. Dal 1956 era consigliere comunale di Nicastro e consigliere provinciale di Catanzaro.

Fino dal tempo della prigionia un grave male aveva compromesso la sua pur valida fibra, tanto che nel 1955 egli aveva dovuto sottoporsi ad un primo, lungo, ricovero in ospedale. Ristabilitosi, aveva ripreso la sua ardente battaglia, senza risparmio di energie, moltiplicando la sua attività fino a giungere all'assunzione di responsabilità politiche sul piano nazionale.

Il 25 maggio 1958 venne eletto senatore per la regione calabrese, nel collegio di Nicastro.

In Senato fu membro della Commissione igiene e sanità e, successivamente, della Com-

missione difesa. Nel 1959 fu anche chiamato a far parte della Commissione speciale per l'esame dei disegni di legge concernenti provvedimenti speciali per la Capitale.

Ma le sue condizioni di salute non gli permisero di recare ai lavori dell'Assemblea il contributo di intelligenza e di operosità che egli avrebbe certamente saputo dare. Tuttavia, se breve è stata la sua stagione parlamentare, egli ci lascia il ricordo di un'esistenza intensamente e generosamente spesa al servizio degli ideali per i quali era entrato nella vita pubblica, e ciò rende più amaro il rimpianto per la sua immatura scomparsa, in così tragica misura legata alle conseguenze della guerra.

Al Gruppo parlamentare comunista, alla terra di Calabria da lui ardentemente amata, alla famiglia così duramente colpita vada, in questo momento, la rinnovata espressione del commosso cordoglio dell'Assemblea.

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa*. Mi associo alle espressioni di dolore pronunziate dal signor Presidente per la morte del senatore Francesco Primerano.

**Per la morte del professor
Francesco Giordani**

F O C A C C I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O C A C C I A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, ieri, a Napoli, dopo una lunga e crudele malattia, si è spenta l'esistenza luminosa del professor Francesco Giordani. Per la lunga comunione di affetto e di lavoro che mi ha legato a lui, per la devozione profonda che ho nutrito per la sua potente personalità di uomo, di scienziato e di cittadino, è con commozione profonda che mi accingo a ricordare la gran-

dezza di intelletto e di cuore in questa nostra alta Assemblea.

Francesco Giordani, nato a Napoli nel 1896, laureato poco più che ventenne in chimica, in quella gloriosa Università, fu prestissimo professore incaricato di elettrochimica e di chimica tecnologica organica nello stesso Istituto che lo aveva avuto allievo di prodigiose facoltà. Conseguì la stabilità a professore ordinario nel 1928, a soli 32 anni. Insegnò chimica-fisica nell'anno accademico 1924-1925, e nell'anno 1927-28 tenne la cattedra di chimica tecnologica nell'Accademia aeronautica di Caserta; nel 1932 fu nominato direttore dell'Istituto chimico dell'Università di Napoli e, fino al momento della sua dipartita, è rimasto a quel posto profondendovi, giorno dopo giorno, i tesori del suo intelletto e del suo cuore.

Durante la prima guerra mondiale fu collaboratore per i materiali di aviazione alle dipendenze della Direzione tecnica per gli approvvigionamenti di tali materiali; progettò e diresse gli impianti delle miniere di scisti ittologici di Giffoni Valle Piana; collaborò agli impianti della Elettrochimica Pomilio a Napoli e studiò un nuovo tipo di elettrolizzatore largamente usato in Italia, in Francia, in Belgio e nella Repubblica Argentina. Delegato dal Comune di Napoli nella Commissione centrale per i servizi del gas, fu componente in seguito delle Commissioni per l'industria dei cianuri, della Commissione per i fertilizzanti, della Commissione per i combustibili e del Comitato chimico permanente.

Fu segretario del Comitato per la chimica del Consiglio Nazionale delle Ricerche; delegato italiano alla Conferenza internazionale per la documentazione chimica a Parigi, Presidente della delegazione alla « Fuel Conference di Londra », nel 1928; Presidente del « Bureau pour les Conférences internationales des engrais chimiques »; componente del Consiglio della « Union internationale de la chimie » e membro del Comitato scientifico internazionale; fu inoltre consulente della « International critical tables ».

Vice Presidente generale e Presidente della sezione di Napoli della Associazione elettrotecnica italiana, Presidente del Consorzio

obbligatorio per l'istruzione tecnica, promotore e fondatore della Fondazione Politecnica per il Mezzogiorno d'Italia.

In tutte queste attività, pur così complesse e così diverse tra loro, seppe far riflettere la pienezza della sua formazione scientifica e tecnica, oltre che economica ed industriale.

Numerosi e qualificati furono i riconoscimenti accademici che gli furono tributati da ogni parte. Prima accademico e poi Presidente dell'Accademia dei Lincei, membro della Pontificia Accademia delle scienze, socio ordinario residente della Società reale, del Regio istituto di incoraggiamento e dell'Accademia Pontaniana di Napoli ed Accademico dei quaranta.

La stima dei colleghi e la doverosa considerazione delle autorità lo portarono all'Accademia d'Italia a soli 34 anni.

Dal 1952 al 1956 fu Presidente del Comitato nazionale per le ricerche nucleari di cui fu fondatore, ed in cui iniziò quell'opera che aveva tanto desiderato di porre in atto per formare quell'organismo che, in pochi anni, si è imposto in Italia ed all'estero all'attenzione ed alla considerazione di tutti coloro che si occupano di tali discipline.

Il Centro di Ispra, con il suo primo reattore nucleare di ricerca; i Laboratori Nazionali del Sincrotrone di Frascati; la struttura semplice ed efficiente del nostro organismo nucleare nazionale, si debbono all'opera infaticabile da lui dedicata al fine nobilissimo di dotare l'Italia di uno strumento degno di un Paese moderno, anche in campo nucleare.

Nel 1957 Francesco Giordani fu chiamato, per la seconda volta, a presiedere il Consiglio Nazionale delle ricerche: qui, come sempre, seppe dare il meglio di se stesso e lasciare un'impronta indelebile di scienziato, di maestro, di provvido organizzatore.

La vita di Francesco Giordani non si polarizzò soltanto nello studio e nella ricerca scientifica: ebbe parte di primo piano anche nella vita industriale ed economica del Paese.

Fu infatti, dapprima Vice Presidente, e successivamente Presidente dell'Istituto per la ricostruzione industriale — dal 1936 al 1943 — ed in tale qualità ebbe ad occuparsi, proprio durante la fase cruciale dell'ultima guerra, di ardui problemi di carattere belli-

co ed insieme tecnico ed industriale. Chiamato a far parte di numerosissime Commissioni scientifiche fu, tra l'altro, uno dei Tre Saggi incaricati dai Governi della Comunità economica europea di studiare i problemi connessi con l'utilizzazione pacifica dell'energia atomica.

Ma più che un arido elenco di lavori compiuti, di successi conseguiti, di onori ricevuti, più che un'attività infaticabile di cui sono pieni quaranta anni di vita operosa e che sarebbe troppo lungo elencare, mi piace ricordare le peculiari doti di umanità, di onestà e di senso di giustizia da cui fu pervasa tutta l'esistenza di Francesco Giordani.

Io, che ho avuto l'onore di vivere per dieci anni al fianco di questo maestro conducendo con lui studi e ricerche in campi diversi ma pur confluenti, non posso che testimoniare qui, in questa nostra Assemblea, che l'Italia ha perso con la scomparsa di Francesco Giordani, una figura gigantesca che avrebbe dato ancora al Paese ed all'umanità tutta grandi servigi se la morte non lo avesse ghermito.

Quando insieme trascorrevamo ore ed ore nei laboratori dell'Università di Napoli, chini spesso giorno e notte a studiare ed a verificare alcune grandi leggi della natura, sentivo la sua superiorità in ogni settore scientifico, ma più ancora sentivo quel calore umano che promanava la sua inconfondibile personalità; sentivo quella ricerca continua della verità e della giustizia che ha sempre guidata ogni azione della sua vita.

Si è spenta una luce; un'intera epoca nel mondo della cultura si è chiusa; è finito il grande pellegrinaggio che tanti assetati di sapere hanno compiuto durante quaranta anni allo studio di Francesco Giordani. Uniti tutti spiritualmente riceviamo la fiaccola che ci tramanda Francesco Giordani; la impugnino responsabilmente soprattutto i giovani ai quali egli la lascia in retaggio; possano tutti gli uomini degni di questo nome trarre ammonimento e sprone dalla sua vita interamente consacrata alla Patria e alla scienza.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Donini. Ne ha facoltà.

D O N I N I Il gruppo senatoriale comunista si associa commosso alla commemorazione della nobile figura del professor Francesco Giordani. La sua scomparsa è un gravissimo lutto non solo per la scienza italiana, ma per tutta la scienza e la cultura internazionale.

Noi non possiamo dimenticare che, soprattutto in questi ultimi anni della sua intensa attività, il professor Giordani ha dedicato la parte migliore delle sue capacità di studioso, le sue doti di organizzatore, allo studio della possibilità dell'utilizzazione dell'energia nucleare per scopi pacifici. Anche a lui è dovuto se oggi i giovani e gli anziani scienziati del nostro Paese sono in grado di portare il livello scientifico e tecnico della Nazione, nel campo delle ricerche nucleari, a quello raggiunto da altri Paesi, che prima di noi si erano cimentati su questo terreno.

Per questo alla famiglia dell'illustre scomparso, al Consiglio nazionale delle ricerche, di cui il professor Giordani fu due volte Presidente, all'Accademia dei Lincei e a tutta la scienza italiana il Gruppo comunista porge le sue più sincere accorate, condoglianze.

P R E S I D E N T E Ha chiesto di parlare il senatore Macaggi. Ne ha facoltà.

M A C A G G I Chi come me, uomo di scuola, ha avuto l'alto onore di conoscere personalmente il professor Giordani non può non sentire in questo momento, come ho sentito allorchè è stata comunicata la notizia della scomparsa di questo grande Maestro, lo stesso sgomento che ha colto tutti gli italiani.

Per questo riterrei anche superfluo parlare a nome dei partiti, in questo momento, data la personalità, di valore universale, del professor Giordani, e ritengo anche superfluo aggiungere parola a ciò che così chiaramente ha detto il professor Focaccia della sua opera, del suo mirabile *curriculum vitae*. Io vorrei sottolineare il lato della bontà di questo Maestro e soprattutto, come universitario, vorrei ricordare la sua sensibilità ai problemi della scuola. Dacchè il professor Giordani è assunto alla Presidenza del Consiglio Nazionale delle Ricerche, noi non ci siamo mai rivolti invano a lui per avere quegli aiuti che

nei nostri istituti erano necessari per i nostri studi e le nostre ricerche, in lui abbiamo sempre trovato vigile comprensione.

È questo un lato di sensibilità umana spiccato nella sua personalità, che credo debba essere sottolineato per disegnare la figura di questo grande Maestro la cui scomparsa rappresenta veramente un lutto non solo per la scienza, ma per tutta la nazione italiana.

Come rappresentante di un partito, il Partito Socialista Italiano, che sa valutare questi alti valori umani, mi associo alle parole di cordoglio che sono state espresse per la morte del professor Giordani.

P R E S I D E N T E Ha chiesto di parlare il senatore Savio. Ne ha facoltà.

S A V I O I senatori socialdemocratici si associano con profondo cordoglio alla scomparsa del professor Francesco Giordani, che personalmente ho conosciuto, ammirandone l'intelligenza superiore, la grande comunicativa dell'esprimersi, la modestia di vita, e le profonde, larghe capacità.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Barbaro. Ne ha facoltà.

B A R B A R O A nome del Gruppo del Movimento sociale mi associo, con profondo dolore, a quanto molto nobilmente è stato detto in quest'Aula per la scomparsa del professore Francesco Giordani, scienziato di fama mondiale. Dopo il commosso e ampio ricordo fatto poc'anzi dal senatore Focaccia, pare perfino quasi incredibile che un solo uomo, sia pure di tempra morale e intellettuale del tutto eccezionale, abbia potuto fare tante e tante grandi opere nella sua fugace giornata terrena! Quando muore uno scienziato di questa tempra, l'umanità perde qualcosa che purtroppo difficilmente si reintegra!

Porgiamo alla famiglia, porgiamo alla scienza italiana tutta i sensi del nostro più commosso sentimento di cordoglio!

P R E S I D E N T E Onorevoli colleghi, io mi associo a nome di tutto il Senato alla manifestazione di cordoglio per la mor-

te di Francesco Giordani. Mi limiterò soltanto a sottolineare un tratto che caratterizza tutta la vita di questo uomo. Ho saputo ieri sera, da fonte ineccepibile, che Francesco Giordani, durante la sua lunga e penosa malattia, non aveva il denaro sufficiente per pagare i medici e le medicine. In Italia esistono dunque ancora, ed esisteranno certamente sempre, persone capaci di servire il Paese senza pensare alle proprie fortune finanziarie, ma soltanto per compiere un generoso dovere. (*Approvazioni*).

Francesco Giordani, buono, gentile d'animo, generoso, di grande ingegno, che ha ricoperto altissime cariche — fu tra l'altro Presidente dell'I.R.I. per molti anni — che ha veramente illustrato la Patria nel campo scientifico, è morto in miseria.

Onoriamo la sua memoria, perchè in essa onoriamo la parte migliore della cultura italiana.

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa*. A nome del Governo, mi associo alla commemorazione che il Senato ha fatto del professor Giordani. Possiamo dire che la sua morte costituisce un lutto non solo nel campo della scienza, ma anche nel campo della politica, intesa nel senso più alto della parola, sia per gli incarichi che Francesco Giordani ha ricoperto nell'ambito della vita organizzata dello Stato, sia per il merito che egli ha avuto, al pari di altri uomini che hanno raggiunto il suo livello, per essersi saputo formare un'altissima personalità scientifica, affermatasi in campo internazionale pur nelle condizioni — un tempo particolarmente difficili e tuttora difficili, ma che noi speriamo di migliorare e di correggere — nelle quali si svolge la ricerca scientifica nel nostro Paese.

Dobbiamo essere veramente riconoscenti alla figura di Francesco Giordani per il prestigio che egli ha dato all'Italia nel mondo.

Per la morte dell'onorevole Guido Mazzali

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Caleffi. Ne ha facoltà.

C A L E F F I . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito di ricordare un altro uomo che, in altro campo ma con non minore intensità, ha dato qualche cosa alle fortune del Paese, e soprattutto della democrazia e della libertà in Italia e al movimento operaio italiano: parlo dell'onorevole Guido Mazzali, che si è spento nelle prime ore della vigilia di Natale a Milano, nella sua povera casa, dopo due anni di tormentosa malattia.

Era nato 65 anni fa da una famiglia di contadini poveri: smanioso di sapere e di conoscere, in giovanissima età, garzone tipografo, fuggiva i campi. Fu poi fattorino di banca. Divorò libri in modo disordinato fino a quando trovò una donna di alto intelletto, Maria Gioia, la quale era allora dirigente del movimento operaio nel nostro paese di Suzzara, che lo disciplinò, lo guidò nettamente, soprattutto in campo filosofico e letterario.

Si impiegò poi nel movimento operaio suzzarese, presso la Camera del lavoro. Venne la guerra e combattè valorosamente al fronte, come tutti coloro i quali sentivano che qualunque fosse il pensiero personale di ciascuno, era doveroso partecipare allo sforzo del popolo italiano in quel momento.

Finito il suo dovere militare, andò a riorganizzare la Camera del lavoro di Carpi, e la riorganizzò veramente con un alto spirito di sacrificio, in anni durissimi, gli anni in cui si disfrenò soprattutto in quelle campagne la violenza dello schiavismo agrario, delle squadre fasciste. Minacciato nella vita ogni giorno, resistette fino a quando la Camera del lavoro non fu data alle fiamme.

Nel 1921 egli fu chiamato da Giacinto Menotti Serrati, allora direttore dell'«Avanti!», a partecipare alla redazione del giornale. Tenne il suo posto con molta dignità e, nella collezione del giornale dei cinque anni che precedettero la sospensione della stampa libera, egli lasciò larga traccia della sua opera nella terza pagina, nella pagina politica, come

corrispondente parlamentare e poi come capo-redattore.

Quando l'« Avanti! » non fu più, egli scrisse un mirabile libro che non lascerà labile traccia nella saggistica italiana, « Espiazione socialista », nel quale, con spirito spregiudicato e con acume politico singolare, egli, ancora giovane militante, seppe individuare le ragioni della debolezza, direi fisica, del Movimento socialista, pur così florido, fiorente e benemerito, di fronte alla violenza fascista.

Seguirono gli anni dell'esilio in Patria e poi gli anni della cospirazione. Nel 1940 egli fu arrestato e internato, con Piero Montagnani ed altri, nel campo di concentramento di Istonio, dove rimase per parecchi mesi, ritornando poi al lavoro professionale, al lavoro pubblicitario, nel quale si era fatto una precisa competenza, nel quale fu anzi maestro.

Tranquillamente — e sempre veramente tranquillo coraggio fu il suo — egli si diede poi al lavoro cospirativo, appena fu possibile riorganizzare le file ancora disperse del Movimento socialista.

Fu dopo l'8 settembre direttore dello « Avanti! » clandestino e, subito dopo la Liberazione e dopo aver compiuto in pieno il suo dovere nei durissimi mesi dell'occupazione nazista, egli divenne degnissimo direttore dell'« Avanti! » finalmente libero, per molti anni, fino a quando impegni più gravosi (il Parlamento, la direzione del Partito ed altri compiti nazionali di primo piano) non lo distrassero dal lavoro puramente giornalistico.

L'uomo morale. Era profondamente buono e mite, pur quando la difesa delle sue idee e dei suoi punti di vista lo rendeva aggressivamente polemico. Forse pochi come me possono dire fino a che punto giungesse la sua comprensione umana, la sua partecipazione umana ai dolori ed alle vicende della vita di un compagno, di un amico. La sua capacità di soffrire della sofferenza altrui era veramente unica, almeno tra quanti ho conosciuto.

Fu una vita illibata la sua, una vita tormentata, trascorsa con una rassegnata pazienza, con quella rassegnata pazienza del contadino della nostra terra, che però non si piega mai e ricomincia daccapo la semina

dopo l'infuriare degli elementi che gli ha distrutto i raccolti o inaridito il terreno. Una vita dignitosa e fiera, tesa sempre alla ricerca della verità e del bene, soprattutto del bene degli altri, dei poveri, dei più derelitti.

P R E S I D E N T E . Mi associo a nome di tutto il Senato alle nobili parole pronunciate dal senatore Caleffi per illustrare la vita e l'opera dello scomparso Guido Mazzali, il quale è morto in modo eroico — possiamo dirlo — dopo due anni di consapevole agonia.

Guido Mazzali aveva la tempra del capo sia nella vita sindacale che nella vita politica del suo partito. Svolse un ruolo direttivo durante la cospirazione contro il fascismo e si affermò come giornalista. La sua scomparsa non costituisce soltanto un lutto del socialismo italiano e del mondo politico milanese, nel quale gli crebbe ed agì, ma è anche un lutto per il Parlamento italiano.

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa.* Signor Presidente, nell'associarmi alla commemorazione dell'onorevole Mazzali, credo di poter affermare che la caratteristica della personalità dello scomparso, che rimarrà impressa nella memoria di tutti noi, è quella del tono sereno e garbato delle sue polemiche, sia di uomo politico che di giornalista. Il che non voleva dire davvero tiepidezza, ma anzi sicurezza di convincimenti. In questo egli andava contro corrente ad un metodo dal quale talvolta noi ci lasciamo prendere. Credo che la sua figura possa essere, in questo, veramente di insegnamento.

Sull'ordine dei lavori

B A R A C C O Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R A C C O . Ho chiesto la parola a nome della prima Commissione, perchè al-

l'ordine del giorno figura il disegno di legge n. 622: « Ordinamento dei servizi antincendi e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, eccetera ». Come i colleghi certamente sanno, tempestivamente, a norma del Regolamento, il Governo ha fatto pervenire all'Assemblea una serie di oltre 30 emendamenti, molti dei quali di carattere sostanziale, in quanto capovolgono i caposaldi del disegno di legge, così come era stato discusso ed approvato dalla Commissione. Io ho creduto opportuno di interpellare i capi Gruppo componenti la Commissione, per chieder loro se non ritenessero opportuno, direi di più, necessario, che la Commissione stessa fosse reinvestita dell'esame degli emendamenti, i quali non hanno soltanto carattere formale ma, come ho detto, mutano tutta l'economia del disegno di legge. I capi Gruppo unanimemente hanno concordato con me sull'opportunità di addivenire ad un esame approfondito degli emendamenti, in modo da poter dare, *ex informata conscientia*, il proprio parere su di essi, quando formeranno oggetto di discussione in Aula. Io mi farò premura di sollecitare questo esame da parte della Commissione e non appena ne avrò risposta, la comunicherò alla Presidenza.

PRESIDENTE Ringrazio il senatore Baracco della sua comunicazione, della quale prendo atto.

Per la discussione del disegno di legge n. 1387

MINIO. Domando di parlare

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

* **MINIO**. Signor Presidente, 1 senatori Spagnoli e De Luca hanno presentato insieme a me un progetto di legge n. 1387 concernente la modifica dell'ultimo comma dell'articolo unico della legge 16 settembre 1960, n. 1013, riguardante la riscossione dell'imposta di consumo sui materiali di costruzione impiegati nelle autostrade. Si tratta di una questione piuttosto urgente, onde evitare che si sviluppi una serie di controversie tra i Comuni e gli appaltatori delle imposte di

consumo in relazione all'aggio ad essi spettante.

Per questa considerazione, prego la Signoria Vostra di voler chiedere al Senato, che, a norma dell'articolo 53 del Regolamento, sia concessa la procedura di urgenza al disegno di legge in parola

PRESIDENTE Io credo che possiamo fare qualcosa di più e forse di meglio di quanto lei chiede. Conosco i termini del disegno di legge presentato da lei e da altri colleghi. Penso che esso possa essere assegnato tranquillamente in sede deliberante alla Commissione. Con ciò otterremo un risultato ancora maggiore di quello che lei stesso si attendeva.

MINIO. Grazie, signor Presidente.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni relative all'aeroporto di Fiumicino

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca lo svolgimento di tre interpellanze e di quattro interrogazioni relative all'aeroporto di Fiumicino.

Poichè si riferiscono tutte allo stesso argomento, propongo che le interpellanze e le interrogazioni siano svolte congiuntamente

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle interpellanze

GALLOTTI BALBONI LUISA, Segretaria:

« **SPEZZANO**. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici*. — Premesso che quotidiani, periodici e agenzie hanno più volte denunciato moltissime responsabilità cui si sarebbe incorso nella scelta del suolo per l'aeroporto di Fiumicino e nella realizzazione dell'opera, responsabilità che, se vere, sarebbero di gravità addirittura eccezionale;

che, nonostante le suddette denunce, finora il Governo non ha in alcun modo smentito nè i moltissimi " si dice " nè alcuni fatti ben determinati che appaiono dalle surri-

cordate pubblicazioni, favorendo così la diffusione di un vivo allarme nella pubblica opinione,

chiede che diano al Senato le necessarie ed opportune informazioni e delucidazioni sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

Più particolarmente, chiede di sapere se è vero:

a) che la zona scelta per la costruzione dell'aeroporto — e per la quale sarebbe stato pagato un prezzo di gran lunga superiore a quello di mercato — era stata dichiarata inadatta da tecnici dell'aviazione, da ingegneri e da esperti;

b) che, per rendere possibile la costruzione, sono state necessarie costosissime opere di bonifica e di prosciugamento e che i molti miliardi spesi al riguardo non avrebbero dato i risultati sperati, tanto che circa un terzo della seconda pista, per i cedimenti verificatisi, avrebbe dovuto essere rifatto per ben tre volte con una spesa di oltre un miliardo;

c) che, per motivi mai indicati, sarebbe stato abbandonato l'originario progetto redatto da tecnici del demanio aeronautico con la collaborazione di dirigenti dell'aeroporto di Ciampino e di tecnici delle compagnie aeree e sarebbe stato scelto invece un progetto di un gruppo di architetti e ingegneri civili che, per la prima volta, venivano impegnati in un lavoro come quello dell'aeroporto, tanto che il progetto non prevedeva quasi tutti i servizi ed alcuni degli impianti fondamentali al punto che, nel corso dei lavori, si sarebbe dovuto ricorrere non solo a continui adattamenti ma si sarebbero dovute improvvisare aggiunte di vasti complessi edilizi, creando così un caos tecnico ed amministrativo e rendendo indispensabili nuove ingenti spese, con l'aggravante della diffusione degli appalti diretti e delle assegnazioni dei lavori senza preventivi e senza capitolati di appalto e con l'altra aggravante che poche persone, mediante alcune società fittizie, avrebbero monopolizzato le forniture dei materiali, l'esecuzione delle opere e gli appalti dei servizi; il tutto, nonostante le ri-

petute proteste degli organi tecnici dell'aeroporto di Ciampino;

d) che, per le deficienze sopra indicate e per le altre che si indicheranno, l'opera sarebbe giudicata non rispondente ai concetti di tecnica moderna e alle esigenze del traffico degli aviogetti;

e) che, trovandosi l'aeroporto sullo stesso asse e a circa 18 chilometri da quello militare di Pratica di Mare, dovrebbe questo trasferirsi altrove con un onere di spesa più che rilevante a carico dello Stato;

f) che, non essendo stati previsti nel progetto i locali per gli uffici e i servizi delle compagnie aeree, questi si sarebbero dovuti ricavare con sovrastrutture creando un mezzanino sotto il tetto;

g) che nell'interno dell'aerostazione, che sarebbe costato 6 miliardi, la pioggia entrerebbe da più parti e che il tetto in metallo e vetro avrebbe ceduto, così che con una spesa più che rilevante si sarebbe dovuto sostituire il vetro con il plexiglas;

h) che la torre di controllo, per la quale si sarebbe speso oltre un miliardo, non potrebbe funzionare tanto da essersi resa indispensabile la costruzione di una torre provvisoria;

i) che mancherebbero i locali per l'assistenza tecnica ad uso delle varie compagnie, le quali si sarebbero consorziate per provvedere direttamente alla costruzione dei locali necessari e le ditte stesse, dal 1º giugno 1960, pagherebbero il fitto per i locali ancora non costruiti dalle imprese appaltatrici;

l) che si sarebbero dovuti demolire, e quindi ricostruire, i portali di accesso per essere stati costruiti ad una altezza tale da non consentire il transito dei trasporti.

Chiede infine di sapere se sia vera la voce secondo la quale alcune autorevoli personalità politiche patrocinerebbero la costituzione di un consorzio per la gestione dell'aeroporto, giudicato immorale dai tecnici del Ministero della difesa-aeronautica, perchè, mentre il consorzio incasserebbe tutti i proventi dell'opera costruita con il denaro dello Stato, graverebbe sul pubblico erario l'eventuale disavanzo (circa 70 miliardi, es-

sendone stati spesi finora 30, essendone stati chiesti altri 10 per il completamento dell'opera ed essendone necessari altri 30 per la sistemazione dell'aeroporto, il completamento di alcune opere, il rifacimento di altre, la installazione di quelle mancanti, l'adeguamento di quelle che per errore di impostazione non sono funzionali).

Ed infine, se e quali provvedimenti si intendano prendere per colpire i responsabili della corruzione e dello sperpero del pubblico denaro, tranquillizzare la pubblica opinione fortemente scossa dalle voci sopra indicate e se non si intenda disporre al riguardo una inchiesta parlamentare per la quale l'interpellante si riserva di presentare apposita proposta di legge » (357);

« CORBELLINI, GARLATO, CREPELLANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per avere esatte informazioni sulla idoneità della località prescelta e delle infrastrutture costruite per l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino; nonché sulla condotta amministrativa delle opere eseguite, sulla loro efficienza in relazione allo stato attuale della tecnica aeronautica e sulle possibilità di rapido adeguamento ai progressi già in atto e a quelli prevedibili » (380);

« BERTOLI, MAMMUCARI, DONINI, SACCHETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se, in seguito alle gravi notizie apparse sulla stampa di ogni tendenza politica e alle dichiarazioni preoccupanti fatte da personalità politiche che hanno avuto responsabilità di Governo circa irregolarità concernenti l'aeroporto di Fiumicino, abbia disposto indagini per accertare le denunciate deficienze e responsabilità; in caso affermativo chiedono di conoscere le risultanze » (382).

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni.

GALLOTTI BALBONI LUISA,
Segretaria:

« SANSONE e ALBERTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Affinchè voglia dire al Senato se è esatto che l'aeroporto di Fiumi-

cino, pur essendo costato all'Erario una somma ingente, è al momento inefficiente non potendovi atterrare, fra l'altro, i grossi apparecchi a reazione.

E principalmente dire a chi devono farsi risalire le responsabilità e quali provvedimenti si intendono adottare per un fatto di tale gravità » (987);

« NENCIONI e FRANZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e della difesa.* — Con riferimento alle notizie accolte dalla stampa di informazione circa:

1) la precaria situazione delle piste di involo ed atterraggio dell'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci dovuta alla situazione del terreno;

2) la vicinanza dell'aeroporto militare di Pratica di Mare che viene ad interferire, con gli aerei a reazione, sulle zone di attesa dell'aeroporto Leonardo da Vinci;

3) altri fattori che rendono precaria la agibilità dell'aeroporto stesso;

4) la mancanza di infrastrutture e ricettività tecnica che interferirebbero negativamente sulle operazioni accessorie alla gestione di linee aeree,

chiedono di conoscere quali fatti nuovi hanno determinato la decisione di aprire lo aeroporto di Fiumicino al traffico aereo mondiale e quali garanzie possono dare attualmente le piste che mostrano ancora avvallamenti incompatibili con la loro funzione tecnica ai fini della sicurezza dei cittadini e del prestigio della nostra aeronautica civile » (992);

« GENCO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere l'entità dei lavori ancora occorrenti all'Aeroporto di Fiumicino e come saranno risolti i problemi del traffico, per congiungere agevolmente l'Aeroporto suddetto con Roma e con Ciampino » (1003);

« PASTORE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali provvedimenti intendano prendere per accertare tutte le responsabilità ministeriali e governative nelle irregolarità, nelle malversazioni e negli sperperi largamente denunciati dalla stampa e da

uomini politici di tutti i partiti ed avvenuti nella costruzione ultradecennale dell'aeroporto di Fiumicino » (1005).

P R E S I D E N T E . Il senatore Spezzano ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

S P E Z Z A N O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, i fatti che costituiscono materia della mia interpellanza sono eccezionalmente gravi, e ritengo che sia nell'interesse delle istituzioni, della democrazia e di tutti gli onesti che appaiano nella loro nudità. E perciò mi sforzerò di essere al massimo obiettivo, tanto che, più che un commentatore, vorrò essere un espositore, senza esagerazioni e senza parole grosse, per evitare che qualcuno, interessato o non, possa ritenere che con le parole grosse si cerchi di creare una gravità che non esiste o di rendere drammatica una situazione che tale non è.

Dò la parola, pertanto, ai fatti, e comincio, come suole dirsi, *ab ovo*.

Parto dalle origini, perchè sono convinto che tutto quanto è avvenuto in seguito, nella realizzazione dell'opera, sia in buona parte la conseguenza di un primo atto disonesto e truffaldino: l'acquisto del suolo dove è stato costruito successivamente l'aeroporto.

Era un seme marcio e, come tale, non poteva non dare frutti marci; nè poteva essere diversamente.

Come si concretizzano questi frutti marci e cosa rappresentano per la Nazione?

Si può dire in pochissime parole: sono stati spesi oltre 32 miliardi (e su questo ritornerò tra poco) e, se sono vere le notizie, ne sono stati richiesti altri cinque. Ma, quel che è più grave, mentre nella prima legge, quella del 1955, si scriveva a chiare lettere che quei 14 miliardi più i 275 milioni per i trent'anni sarebbero stati sufficienti per la costruzione dell'aeroporto, oggi, con un'improntitudine che rasenta l'insolenza, si dice senza veli che per completare l'aeroporto occorrono somme due volte maggiori di quelle già spese; il che in parole più povere significa che l'aeroporto dovrebbe costare niente di meno che un centinaio di miliardi.

Per cui io mi domando, e come me se lo sono domandati tutti gli onesti: quanti miliardi sono stati spesi male?

Quanti non dovevano essere spesi?

Nelle tasche di chi sono andati a finire, e come, e quando, e perchè?

Quali complicità sono state necessarie?

Perchè per dieci anni si è taciuto?

Perchè è stata soffocata sul nascere ogni voce di protesta?

Perchè, nel novembre ultimo scorso, il bubbone invece è scoppiato?

Ponendo questi quesiti, mi sia consentita una breve parentesi: non intendo rivendicare affatto nessun diritto di priorità — per quel che riguarda la discussione del problema di cui ci occupiamo — al Gruppo al quale mi onoro di appartenere o alla mia modesta persona. Eppure sarei autorizzato a farlo dal fatto che nel lontano 1952 l'onorevole Terracini presentò un'interrogazione sulla scelta del suolo di Fiumicino e dall'altro che il presentatore della prima interpellanza sono proprio io.

Tutto allora venne messo a tacere.

Fedeli a quello che comincia a diventare un dogma per voi della maggioranza, fedeli cioè al principio di non dare ragione in alcun caso all'opposizione, in quella circostanza, nel lontano 1952, avete chiuso gli occhi e vi siete turate le orecchie con la conseguenza dei gravissimi danni per il popolo e per l'erario italiano.

Farete lo stesso ora, onorevoli colleghi? Vorrei dubitarne e ne dubito non senza fondati motivi: dieci anni, da quel lontano 1952, non sono passati invano e, per di più, la denuncia questa volta non è partita da noi della sinistra, ma da un'agenzia che, se non ufficialmente, certo ufficiosamente, è molto vicina al Governo e fa parte della catena dei giornali della Democrazia Cristiana.

A me non importa sapere o cercare i motivi perchè l'Agenzia « Italia » in una forma del tutto nuova ha diffuso queste notizie con la sopra-scritta: « Notizie da non pubblicare ».

I motivi debbono essere ricercati nelle lotte interne, in invidie personali, in tentativi di ricatto, in contrasti di interessi, in delusioni di affaristi, come pure si mormora da pa-

recchie parti? In gelosie di mestiere, in appetiti non completamente soddisfatti? Non mi importa sapere. Mi fermo alla denuncia ed ai fatti che la stessa contiene.

E comincio con la dolorosa storia.

L'aeroporto doveva sorgere a Casal Palocco, zona vicinissima a Roma, collegata a Roma attraverso la Via del Mare, la Cristoforo Colombo e la metropolitana. Era una zona non paludosa, ma venne scartata, e ne vedremo tra poco i motivi disonesti (scusate se ripeto questo aggettivo).

Si poteva scegliere allora tra altre due zone: Castel di Decima e Fiumicino.

Si scartò Castel di Decima e si scelse Fiumicino non nascondendo, perchè era cosa risaputa da tutti, che Fiumicino non soltanto era zona paludosa, ma era una vera e propria palude che costituiva il paradiso dei cacciatori romani. Era più lontana da Roma, non aveva vie di comunicazioni ed aveva il piccolissimo neo della prossimità con l'aeroporto della N.A.T.O.

Perchè è avvenuto tutto questo? Si può dire, in buona fede, che la scelta è caduta su Fiumicino per errori tecnici o per incapacità? Dobbiamo escluderlo senz'altro, perchè i fatti oggettivi sono così evidenti che ognuno, senza essere tecnico, riesce a vederli e comprenderli. È assolutamente impossibile dunque che dei tecnici non abbiano visto e valutato questa situazione. Ma se l'hanno vista e valutata ed hanno agito in modo contrario, un motivo deve esserci.

Quale è dunque? Nel 1952, quando l'onorevole Terracini svolgeva la propria interrogazione, il perchè era stato scartato Casal Palocco era come un libro sulla cui copertina fosse scritta la parola *misterium*. Oggi in quel libro può leggerci ognuno. Ci leggiamo con chiarezza noi e siamo in condizioni di indicarne i motivi.

Casal Palocco apparteneva alla Società generale immobiliare, la quale aveva tutto l'interesse a che quelle terre non venissero espropriate. Comincia così quel lavoro che gli affaristi sanno fare molto bene. La Società generale immobiliare fa entrare nell'Italcable uno dei suoi dirigenti, l'ingegner Golinelli, direttore generale della Sogene, società della Società generale immobiliare, e l'Italcable ri-

chiede 150 ettari della tenuta di Casal Palocco. La Commissione incaricata di scegliere il suolo si oppone

Ma ecco che arriva, inaspettato, l'intervento del Ministro delle poste del tempo.

Voce dalla sinistra. Si chiamava?

S P E Z Z A N O . Poichè non sono riuscito a stabilire nè il giorno, nè il mese, non sono in condizioni di dire il nome; però basta scorrere l'elenco di coloro che sono stati Ministri delle poste in quel periodo, due o tre, per conoscerne il nome.

C O R B E L L I N I . Nel 1947 o nel 1952?

S P E Z Z A N O . Lei mi chiede che io precisi se nel 1947 o nel 1952. L'interrogazione del senatore Terracini è del 1952, quando ancora non era stato completato formalmente nemmeno l'atto di esproprio. La procedura, le trattative sono cominciate nel 1947. Ora, io non sono in condizioni di poter precisare il giorno in cui si sono verificate le pressioni da parte del Ministro delle poste. Sta di fatto però che il generale Matricardi, in epoca non sospetta, ha pubblicato sul giornale « Il Tempo » nel luglio 1953 alcune notizie che potrebbero essere utili; nello stesso periodo un'altra lettera al riguardo è apparsa sul giornale « Il Globo ».

Dicevo, dunque, che interviene il Ministro delle poste, fa pressioni sostenendo, per evitare l'esproprio delle terre della Società generale immobiliare, che in tutto il Lazio non v'era altra zona nella quale le onde hertziane potessero essere captate con la facilità con la quale venivano captate a Casal Palocco!!!

Così, onorevoli colleghi, i poveri burocrati italiani, che in quella prima fase avevano dimostrato onestà e serietà, finiscono col cedere, come purtroppo spesso avviene, alle pressioni del Ministro.

La Commissione mangia la foglia, capisce il latino e cede. Si ha così la vittoria della Società generale immobiliare e si lascia via libera a tutte le speculazioni sulle aree. C'è un filo rosso che lega le varie speculazioni che hanno origine da Fiumicino e che si

estendono come una grande macchia in quasi tutte le attività speculative avvenute in questo periodo sulle aree fabbricabili.

Salvata la Società immobiliare, creata la base camorristica, si sviluppa tutto un sistema di corruzione, e così, con la classica fava, vengono presi i due classici piccioni: si favoriscono l'Immobiliare e i Torlonia.

Quando arriva la denuncia Terracini, è Ministro dei lavori pubblici l'onorevole Aldisio (cosa da rilevare, il povero Aldisio ha avuto proprio in quei giorni un grave lutto in famiglia, ma c'è l'interrogazione di Terracini, la materia è scottante e Aldisio, nonostante il lutto, si presenta), risponde alla interrogazione e cerca di giustificare tutto. Eppure, onorevoli colleghi, 1088 ettari nella zona paludosa di Fiumicino erano stati pagati a 45 lire il metro quadro, cioè a 450 mila lire ad ettaro. Cosa tanto più grave quando si consideri che nello stesso periodo, la stessa famiglia Torlonia aveva venduto (e ci sono gli atti che io non vi leggo) ad un costruttore ben 60 ettari nella stessa zona a 3 lire il metro. Lo Stato invece non paga 3 lire, ma 45 lire al metro. Quindici volte in più!

Ma vi è un fatto ancora più grave e più impressionante: quello stesso Ministero dei lavori pubblici che paga 45 lire il metro la terra di Torlonia, aveva in quei giorni operato un esproprio ai danni di un'Opera Pia, l'Ospedale di Santo Spirito, e al prezzo di 7 lire il metro.

C'è da domandarsi: è mai possibile che il Ministero dei lavori pubblici e quei signori della Commissione che avevano dato il parere non sapessero che lì, in quella stessa zona, in quello stesso periodo erano state espropriate delle terre all'Istituto di Santo Spirito al prezzo di 7 lire?

Ed allora: perchè si propone un prezzo di 45 lire?

Eppure di questa Commissione facevano parte (come l'onorevole Andreotti si è affrettato a scrivere a tutte lettere in quel documento comunicato a tutti noi) rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, dell'agricoltura, delle finanze, della difesa, il Sindaco di Roma, un rappresentante della

Camera di commercio di Roma. Come mai nessuno ha pensato di andare a vedere quale valore avevano denunciato questi generosi Torlonia per la successione rimontante, non a dieci anni, ma a tre, quattro mesi prima?

Onorevole Andreotti, lei che è stato Ministro delle finanze, con un colpo di telefono può sapere che tutte quelle terre, comprese le buone, erano state denunciate dai Torlonia per un valore di 11 lire al metro. Mentre lo Stato italiano che espropria il terreno cattivo, quello più paludoso e più vicino al mare, paga 45 lire al metro.

Siamo nel lontano 1952: è il periodo in cui anche da quella parte (*indica i settori del centro*) si parlava e si lasciava credere che si era favorevoli alla riforma fondiaria; è il periodo della legge Sila e della legge stralcio.

Ebbene, non c'è stato nessuno il quale abbia sentito il dovere di domandarsi quale prezzo fosse stato pagato per le terre scorporate dall'Opera Sila e da tutti gli altri enti di riforma?

Onorevole Ministro, parecchi dei colleghi qui presenti si interessano di questi problemi; tutti sanno che il prezzo medio pagato per i terreni espropriati (che non erano terreni cattivi come quelli dei Torlonia, poichè vi erano fra essi anche terreni buoni) si aggira dalle 65 mila alle 70 mila lire per ettaro. Cioè, nella migliore delle ipotesi, il prezzo più elevato era di 6,50-7 lire al metro quadrato.

Voi avete pagato 45 lire al metro.

E poichè questi grandi nomi di principi italiani non hanno limiti, e sono esosissimi, dopo aver avuto un pagamento di 45 lire al metro per ben 1.088 ettari di terreno, pretendono pure il bicchiere della staffa: un regalo di altri 20 milioni a titolo di risarcimento del danno subito per lo « spezzettamento » del terreno. Possiamo, onorevoli colleghi, subire tanto? Vengono regalati 20 milioni all'amministrazione Torlonia perchè si sarebbe spezzettato un terreno, comprando non già un ettaro nel centro del comprensorio, ma ben 1.088 ettari! E così si regalano i 20 milioni e si finge di non sapere che, appena un anno dopo la perfezione del contratto, il terreno restato ai Torlonia ha

raggiunto, in alcuni casi, le 20 mila lire al metro.

Questa è la realtà dei fatti, per la scelta del terreno. E perciò l'onorevole Terracini, in quella circostanza, amaramente commentava così:

« Dal momento che la mia attenzione venne attratta su alcuni atti illeciti compiuti dalla amministrazione Torlonia, fui spinto ad andare più a fondo ed ho constatato che una simile istituzione è come un cancro nel corpo in cui si inserisce, si ramifica in mille propaggini, ovunque. Io vi ho già trovato materia » — continuava l'onorevole Terracini — « per presentare interrogazioni a tre diversi Ministeri, i quali tutti, più o meno, con quelle cautele e riserve che ben si comprendono, hanno dovuto ammettere che in realtà vi sono cose, negli affari Torlonia, che non vanno e a cui occorre dare rimedio o sanzione. E così il rappresentante del Ministero della agricoltura, così il rappresentante del Ministero del tesoro. Queste doviziose, grandi casate che dispongono di patrimoni favolosi sono, nell'organismo della Nazione, come un tessuto canceroso le cui proliferazioni si spingono in ogni ganglio, in ogni cellula per suggerne la linfa e le energie, per corromperla e corroderla ».

Questo diceva in quel lontano 1952 l'onorevole Terracini; e tutto questo, insieme con i fatti che, sia pure non esplicitamente, venivano denunciati, avrebbe dovuto fermare qualsiasi Ministro dei lavori pubblici. Avrebbe dovuto far sentire a tutto il Governo, di fronte ad una accusa così precisa e documentata, il bisogno di arrestarsi, di non andare avanti.

La denuncia dell'onorevole Terracini, in quel momento, avrebbe dovuto rappresentare un'ancora di salvezza per il Governo, se fosse vero (e dimostrerò tra poco che non è vero) che i Ministri non avevano un interesse (diretto o indiretto, poco conta) da tutelare.

L'onorevole Terracini aveva offerto la tavola di salvezza: ci si doveva attaccare il Ministro dei lavori pubblici, ci si doveva attaccare il Governo, bisognava cercare di risalire la corrente, e tornare indietro. Si volle andare avanti invece!

L'onorevole Terracini disse: badate che la procedura da voi seguita è sbagliata, profittate di questo errore, e non pagate; oppure, se volete pagare, non costruite l'aeroporto perchè il terreno non è adatto.

L'onorevole Terracini ha offerto dunque il modo di frenare le camorre. Ma tutto è stato inutile.

Perchè? Pongo l'interrogativo.

Si volle andare avanti, forse, per non ammettere che ciò che era stato fatto era una frode ed una disonestà?

È una spiegazione come un'altra. Ma vorrei ricordare ai molti avvocati qui presenti che una spiegazione di questo genere aggrava le cose: infatti, quando si compie un nuovo reato per occultarne un altro, il nuovo reato è aggravato!

Da parte mia voglio affacciare un'altra ipotesi, che mi pare più logica e più aderente al clima nel quale l'affare di Fiumicino è fiorito. L'ipotesi che affaccio è questa: coloro i quali avevano dovuto piegare la testa di fronte alla scelta del suolo di Fiumicino, ed avevano visto regalare 600 milioni ai Torlonia, avevano visto non espropriare il terreno di Casal Palocco e lasciare mano libera alla Società generale immobiliare di poter guadagnare miliardi e miliardi, con un fiuto da fare invidia anche a ottimi segugi, subodorano l'affare e capiscono che quello era il loro momento. Si dissero così: noi dobbiamo per forza di cose continuare ad avere le mani in pasta in tutta questa faccenda, possiamo fare quello che vogliamo e i signori del Governo debbono tacere. Tutti coloro che sono stati favorevoli all'acquisto del suolo, tutti coloro che fraudolentemente non hanno voluto scegliere il terreno di Casal Palocco e che, per salvare i Torlonia dall'esproprio della legge stralcio, hanno pagato i 1.088 ettari al prezzo di 45 lire al metro, possono essere da noi ricattati in ogni momento.

E così sentono che quello è il migliore clima e l'*humus* più ubertoso per l'affarismo.

La scelta del suolo, dunque, onorevoli colleghi, mentre costituisce due frodi, una a favore dell'Immobiliare e una a favore dei Torlonia, dà mano libera agli speculatori e ai ladri. E qui, se fossimo in teatro, potrebbe considerarsi finito il primo atto: caduto il

sipario, cambiano le scene, intervengono nuovi attori. E la recita continua.

Tutti coloro che non hanno potuto avere soddisfatti i propri appetiti, tutti coloro che onestamente si erano opposti alla scelta del suolo di Fiumicino, hanno adesso grande appetito e mascelle elettriche, e pensano: « Non vi è tempo da perdere. Bisogna agire e subito ».

Vi è lo stanziamento della legge 12 giugno 1949 che, secondo alcuni conti, è di 4 miliardi 450 milioni, ma che allo Stato è costato nella realtà 8 miliardi 200 milioni. Questi 4 miliardi e 450 milioni occorre utilizzarli subito.

Che importa se non vi è un progetto? Si comincia a lavorare con un progetto di massima, il progetto che va sotto il nome di Panunzi.

Naturalmente si fanno immediatamente quei lavori che si prestano maggiormente alle frodi, cioè i lavori di bonifica, di prosciugamento, che non possono essere facilmente controllati.

Con quale risultato? Ora, a distanza di 12 anni, possiamo parlare con cognizione di causa, certi che nessuno ci può smentire. Il risultato è che, dopo qualche anno, i miliardi spariscono: vengono prosciugati i fondi dello Stato, ma non si prosciuga la zona di Fiumicino.

Si va avanti per anni: la greppia è tanto larga, quanto ricca.

Sono in parecchi quelli che mangiano in pace, non disturbati. I Ministri non possono parlare, essendo responsabili non solo dell'acquisto del suolo di Fiumicino, ma anche di aver fatto spendere i 4 miliardi e 450 milioni senza un progetto.

Tutti quindi mangiano, indisturbati; tutti rubano; ognuno ha la propria fetta della immensa torta. Non lasciamoci impressionare, non consentiamo che si rimpicciolisca l'affare, con l'osservazione: « alla fin fine cosa sono 4 miliardi 450 milioni? ». Sono una cifra che non può non impressionare ed allarmare. Ognuno ha dunque la propria fetta. Ma ecco che interviene il terzo incomodo, ecco che rientra nel Ministero, dopo il giudizio di epurazione, il colonnello Amici, ed interviene nel banchetto. Interviene non per spez-

zare le camorre, ma, per dirla in gergo di malavita, per « chiavarsi il proprio posto », per far valere la propria personalità e rivendicare per sé la fetta più grande della torta.

E così il colonnello Amici prende il posto di comando e prende per sé la migliore fetta della torta. Si abbandona così il progetto di massima Panunzi, e si dà l'incarico ad Amici di redigere il nuovo progetto: quel progetto che poi, nel documento che tutti attribuiscono all'onorevole Togni, viene definito « progetto di fantascienza » e che dopo qualche anno viene abbandonato.

Quali le conseguenze?

Quale la sostanza di questo primo progetto di massima, del progetto Amici, e dell'altro del 1958? Nessuno dei tre progetti è completo, tanto che oggi apprendiamo dallo stesso documento che lei, onorevole Ministro della difesa, ci ha comunicato, che vi sono delle gravi deficienze, vi è una casa che è provvisoria, vi è una pista agibile solo per 2.500 metri, mentre per 575 deve essere rifatta, sono necessari (lei, onorevole Andreotti, è stato più abile, non ha voluto scendere nelle cifre, ma ha usato delle frasi che lasciano capire benissimo) nuovi imponenti stanziamenti per completare Fiumicino.

Sappiamo che i progetti non prevedevano i collegamenti con Roma; sappiamo che si è agito per dieci anni senza un piano regolatore, che non erano stati previsti gli uffici per le società, nè i locali per l'assistenza tecnica, che le passerelle erano state costruite a sistema rampante, che nell'aerostazione piove, che due sole piste erano state costruite, una caduta per intero (apprendiamo da un altro documento ufficiale che si è dovuta rifare, con la irrisoria spesa di 180 milioni) e l'altra per una terza parte assolutamente non utilizzabile. Sappiamo che si è costruita una torre di controllo sbagliata, che se n'era costruita una provvisoria, che le cisterne per i carburanti non sono sufficienti, che i portali erano tanto bassi che hanno dovuto essere demoliti per consentire l'accesso!!! E potrei continuare..

Qual è il fatto grave che colpisce in questa materia e che maggiormente impressiona?

Eccolo: da questa situazione, da questo caos, da questi errori è scaturita la necessità

di adattamenti, di rifacimenti, di modifiche, di aggiunta di nuove opere: si è determinato cioè il caos amministrativo, e si è creata la mecca per i ladri.

Fiumicino è diventato il paese di Bengodi per la speculazione.

Tutto questo è dovuto al caso?

Ne dubito.

Tutto questo, secondo me, è stato preordinato, preparato, premeditato, perchè si sapeva che, nel caos amministrativo, non era possibile o era molto difficile il controllo; si sapeva che, mancando il controllo, si poteva agire liberamente, non nell'interesse dello Stato, ma nel proprio interesse.

E perciò quella pianta, venuta fuori da quel seme marcio, cresce rigogliosa, si ramifica sempre più, quindi si accresce la rete delle complicità e la possibilità dei ricatti.

Ed è così che assistiamo non agli appalti, ma alle concessioni a trattativa privata; e vediamo perpetuarsi il sistema dei lavori che vengono eseguiti senza preventivi e senza capitolati.

Sappiamo che vengono accordate maggiorazioni di prezzo e si sviluppa in questa maniera quella verminaia di società fittizie di cui tutti hanno parlato. Sappiamo che, se non un vero e proprio monopolio per quanto riguarda i rifornimenti di materiali, certo è che si è puntato molto spesso su alcune ben individuate e ben note società.

Tutto questo, onorevoli colleghi, è efficacemente espresso in quel documento che ha dato la stura allo scandalo di Fiumicino.

In quel documento si conclude così: « Non hanno rubato soltanto i grossi, ma anche i piccoli sull'esempio dei grossi. Non un lavoro, pur 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 fin qui eseguiti è stata accolta come una giornata di lutto ».

Ed aggiungo che quella giornata di lutto ha fatto perdere la testa a molti. Avendo finito di poter mangiare ai danni dello Stato hanno tentato di divorarsi a vicenda, fino a quando non hanno capito che era un gioco molto pericoloso.

La situazione diventa ormai insostenibile.

Siamo alla fine del 1957 e ai primi del 1958 ed ecco l'intervento dell'onorevole Togni, il quale, come primo provvedimento, abbandona il progetto Amici ed affida tutto quanto riguarda Fiumicino ad « un uomo di ferro con poteri dittatoriali », il direttore generale Rinaldi.

Perchè? Ce lo dobbiamo domandare.

Come e perchè il Ministro dei lavori pubblici, che per otto anni tace, in un momento sente il bisogno di avocare tutto a sè, di abbandonare il progetto Amici, di nominare un uomo di ferro con poteri dittatoriali, nonostante fosse stato sconsigliato dai tecnici del proprio Ministero?

Perchè l'onorevole Togni diventa il cireneo di questa situazione?

A sentire l'onorevole Togni, perchè tutto andava male, perchè erano spariti i 14 miliardi più i 4 miliardi e 450 milioni, perchè regnava il disordine.

Tutto questo ormai è sulla bocca di tutti, se ne parla nelle vie e nei mercati, la stampa quotidiana e quella periodica è da due mesi che se ne occupa nelle prime pagine.

Qualche giornalista ha definito questo fatto come lo scandalo dell'anno, un altro giornalista lo ha definito come lo scandalo del decennio.

Ebbene, che cosa ha fatto il Ministero della difesa?

Che cosa ha fatto l'aeronautica civile?

Che cosa ha fatto il Ministero dei lavori pubblici? Che cosa ha fatto la stessa Presidenza del Consiglio, direttamente chiamata in causa da me mediante un'interpellanza dettagliata e precisa?

Che cosa è stato fatto, quale è stato il vostro atteggiamento?

È agghiacciante, per ogni galantuomo e per ogni persona onesta, esaminare il contegno che ha tenuto il Governo in questa circostanza.

Ha taciuto, ha incassato, ha ammesso che la scelta del suolo è stata infelice, che il prezzo pagato è stato eccessivo, che per anni si è agito con un progetto di massima, che per dieci anni si è lavorato senza un piano regolatore, che è vero che c'è stata qualche società fittizia.

Si è detto che, finalmente, dopo ben dieci anni, il Ministero della difesa aveva ordinato un'inchiesta, dalla quale sarebbe risultato che quel tale progettista, ufficiale dell'aeronautica, era nello stesso tempo socio di una società di costruzioni, ed i giornali hanno pubblicato la via dove è la sede della società, e dove è il deposito dei materiali.

Si è aggiunto che il signor progettista, alto ufficiale, avrebbe avuto, tramite falsi nomi, alcuni lavori dei quali egli sarebbe stato al tempo stesso il controllore.

La sostanza è che il Governo ha incassato, e incassando (cosa ancora più penosa), è cominciato il giuoco dello scarica-barile. Si è cercato di non negare i fatti, ma di addebitarne la responsabilità ad altri e, quel che è peggio, in alcuni casi, quando non è stato possibile il giuoco dello scarica-barile, si è arrivati, come tra comuni e volgari delinquenti, alla chiamata di correo. Infatti quanto è stato detto e scritto in questa materia integra quella che in linguaggio curiale viene definita chiamata di correo.

A questo punto arriva il secondo documento dall'Agenzia « Italia »; e arrivano le dichiarazioni dell'onorevole Togni, già Ministro dei lavori pubblici, che era quello contro il quale erano più apertamente diretti i colpi del primo documento dell'Agenzia « Italia ».

Togni passa al contrattacco, ed ecco che contrattacca pure il Ministero della difesa, con un documento del quale dovrò più volte occuparmi.

Onorevole Andreotti, le sono particolarmente grato del fatto che assiste alla discussione, perchè mi dà la possibilità di domandarle: perchè, lei che è innegabilmente uomo di valore, al quale viene riconosciuta non solo intelligenza, ma anche consumata scaltrezza, perchè lei in questo documento, comunicato il 16 gennaio 1961, nel sesto periodo, quasi in apertura del documento, come un'epigrafe che dovesse caratterizzare tutto quello che il documento contiene, scrive: « L'amministrazione della difesa fornirà al Ministero dei lavori pubblici competente a rispondere per materia, gli elementi riguardanti la progettazione delle opere affidate all'aeronautica. Tutta la parte amministrativa ha fatto sempre capo invece al Ministero dei lavori pub-

blici sul cui bilancio sono state già interamente stanziare tutte le somme destinate all'aeroporto »?

La seconda parte del suo documento comincia così: « Riguardo alla località prescelta è risaputo che le decisioni vennero prese alla unanimità da un'ampia Commissione interministeriale formata da rappresentanti e da tecnici dell'aeronautica, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, di altri Ministeri, del Comune, della Provincia e della Camera di commercio di Roma ».

Crede lei, onorevole Andreotti, che il documento dell'Agenzia « Italia » che si dice voluto, se non imposto, dall'onorevole Togni, sia molto diverso del suo documento? No. Cambia solo il tiro: l'uno vuole sparare su un Ministero, l'altro vuole che quel proiettile rimbalzi su un altro Ministero, ma la sostanza è sempre la stessa.

Il documento dell'Agenzia « Italia », se sono vere le informazioni, si è avuto in quanto l'onorevole Togni aveva minacciato di presentare all'altro ramo del Parlamento una interpellanza sui fatti di Fiumicino.

Quel documento innegabilmente non è dovuto alla penna di un ingegnere, e nemmeno a quella di un burocrate ministeriale. Quel documento è opera di uno scaltro avvocato, perchè in una forma molto equivoca e sfumata dice cose molto più gravi di quelle dette nel primo documento.

Qualche osservatore superficiale potrebbe anche pensare che il secondo documento adolcisca le cose, minimizzi e riporti a più modeste proporzioni questo grande scandalo nazionale. La verità invece è che il secondo documento aggrava e di molto il primo, modificando semplicemente il tiro.

Nel secondo documento si dice infatti che alcuni fatti denunciati sono veri, ma responsabile non è il Ministero dei lavori pubblici, bensì l'aeronautica civile o il Ministero della difesa.

Si ammettono i fatti, non si contestano, si cerca solo di deviare la responsabilità.

E così quel documento parla di « drammatiche situazioni », di « progetti di fantascienza », di « interessi di impresari delusi », di « situazioni di grave disordine », di « opere male eseguite », di « precarietà nella con-

duzione dei lavori », di « disordine e abbandono » e così conclude: « La monopolizzazione dei rifornimenti dei materiali, attraverso una serie di società fittizie, convalidata da denunce 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 caluniose 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 dalla legge di contabilità generale dello Stato ».

Onorevoli colleghi, se io avessi voluto continuare a leggere, nessuno di voi che ascoltate si sarebbe accorto che aggiungevo qualche cosa di mio: la relazione, infatti, è tale che l'« invece » avversativo sgorga dall'animo. Il Ministero dei lavori pubblici questo « invece » non ha scritto, ma ognuno può scriverlo per proprio conto.

Il documento così conclude: « tutto questo disordine si è avuto fino al 1958 ». *Ergo* le responsabilità relative cadono sui vari Ministri della difesa e dei lavori pubblici succedutisi dal 1951, epoca in cui venne scelto il suolo per l'aeroporto.

Si specifica poi, con uno di quei colpi bassi di coltello caratteristici della camorra, che la commissione per la scelta del suolo era sorta « sotto gli auspici dell'onorevole Giulio Andreotti, allora Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio ».

A N D R E O T T I, *Ministro della difesa*.
E oltre tutto ha anche sbagliato data.

S P E Z Z A N O. Onorevole Andreotti, questo può considerarsi un colpo basso. (*Cenni di assenso dell'onorevole Ministro della difesa*) ma i colpi bassi sono più pericolosi degli altri e spesso nessun chirurgo è capace di guarire da quei colpi, specie quando, come questo, è stato fatto seguire da altre accuse. (*Interruzione dell'onorevole Ministro della difesa*).

Ora, onorevoli colleghi, non solo si danno questi colpi bassi, ma con una abilità diabolica si fanno scivolare alcuni nomi. E così

per ben tre o quattro volte affiora quello del colonnello Amici.

Si trova il modo di indicarlo per ben tre volte, parlando del progetto. E così, per un gruppo di responsabilità si sceglie il sistema di non negare, ma di adottare il vecchio gioco dello scarica-barile, facendo ricadere tutto sul Ministro dei lavori pubblici del periodo della scelta del suolo e sui vari Ministri succedutisi al Ministero della difesa.

Secondo quelle dichiarazioni, con il 1958 finisce il periodo delle frodi e comincia « l'ordine nuovo ».

Non è mia la frase, è scritta nel documento più volte ricordato. Incomincia il « *novus ordo* » coi « poteri dittatoriali », con « l'uomo di ferro ».

Ma purtroppo, anche con i poteri dittatoriali e nonostante l'uomo di ferro — potrei dire tanto più facilmente con i poteri dittatoriali e con l'uomo di ferro — altre manchevolezze gravissime si verificarono.

È il periodo che va dal 1958 al 1960. E poiché non può essere negato, si cerca di minimizzare scrivendo che tutto costituisce niente altro che i normali « difetti di rodaggio ».

Onorevoli colleghi, costituiscono « normali difetti di rodaggio » i miliardi spariti?

« Normali difetti di rodaggio » sono le piste mancanti?

« Normali difetti di rodaggio » le torri costruite e che debbono essere demolite?

« Normali difetti di rodaggio » una pista che, nonostante gli altri numerosi milioni di cui tra poco parleremo, oggi non è ancora utilizzabile?

Con i « normali difetti di rodaggio » si è creduto di poter salvare le cose

Ma poiché « i normali difetti di rodaggio » non sempre sono da addebitare esclusivamente a ciò che è stato fatto dal 1958 in poi e non soltanto e non sempre al Ministero dei lavori pubblici, si segue una terza via, la più pericolosa: quella, del resto, seguita anche da lei, onorevole Andreotti, quando scrive che « i provvedimenti sono stati presi all'unanimità »: la via della chiamata di correo.

Si dice infatti: se è sbagliato il progetto, sono correi tutti i componenti della Commissione.

Il suolo scelto non è adatto? Sono responsabili tutti i membri della Commissione che rappresentavano i Ministeri, sono responsabili il Sindaco di Roma e la Camera di commercio.

Si sono affidati lavori *extra legem*? Ne sono responsabili pure gli organi di controllo. Ed ancora: sono stati richiesti dei pareri al Consiglio di Stato; perchè li ha dati favorevoli?

Si allargano in questa maniera le responsabilità.

E qui voglio porre ancora alla vostra sensibilità di galantuomini, prima che di uomini politici, un altro problema.

Che significa tutto questo? Traduciamolo in parole povere, lasciamo stare i « normali difetti di rodaggio », lasciamo le frasi più o meno contorte.

Quale significato assume questa linea di difesa?

Quali sono le conseguenze? Eccole: responsabile non è soltanto Togni ma anche quelli che lo hanno preceduto, responsabile non è soltanto il Ministro dei lavori pubblici, ma anche quello in carica della difesa ed altri ancora, e quindi Pacciardi, e quindi Jervolino (che se non sbaglio era Ministro delle poste in quel determinato periodo), e quindi Aldisio, e Taviani, e Spataro...

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche io?

SPEZZANO. Caro Spasari, ci sono delle assonanze pericolose. Intendo dire Spataro. Tu del resto ancora non sei Ministro..

CINGOLANI. Lo sarà, lo sarà!

SPEZZANO. Me lo auguro e glielo auguro.

Dicevo, non è soltanto Andreotti responsabile, ma lo sono i suoi predecessori; non sono responsabili soltanto i Ministri, ma lo sono gli organi tecnici e, con questi, gli organi di controllo.

Per cui, assumendo per un solo momento la veste di ingenuo, mi domando: è possibile che tutto questo sia frutto di ritorsione, giusta o ingiusta che sia, non mi interessa? È possibile che questa linea difensiva, che

questo piano così pericoloso, così gravido di conseguenze, sia stato determinato solo da rancori e gelosie?

Perchè si è allargata in modo così impressionante la macchia?

Onorevoli colleghi, tutti i torti possiamo dare a coloro che hanno così agito, meno quello di ritenerli degli ingenui o dei novellini.

Questa linea difensiva è la conseguenza di un calcolo tanto audace quanto pericoloso. Si è così ragionato: « Non possiamo essere colpiti tutti; siamo in cordata e la caduta di uno comporterebbe senz'altro quella degli altri. Poichè tutti non possiamo essere colpiti, tutti dobbiamo essere salvati ».

Piano audace, dunque. Aggiungo che, se qui dentro abbiamo della sensibilità e siamo preoccupati davvero di difendere la democrazia, non dobbiamo commuoverci dell'onestà di Giordani morto, ma l'onestà dobbiamo difendere ed imporre in ogni momento per cui questa sera si deve decidere qualcosa di serio e di concreto, affinché il piano criminoso ed audace di allargare le responsabilità per un salvataggio generale, finisca miseramente.

Detto questo, penso sia doveroso accertare quanto realmente è stato speso finora per l'aeroporto di Fiumicino.

Pare strano che in un Paese come il nostro, democratico a sistema parlamentare bicamerale, dove si discutono i bilanci, la ricerca di alcuni dati sia più che difficile.

Io ho trovato la legge 12 luglio 1949, in base alla quale vengono stanziati 275 milioni all'anno per 30 anni. Avevo fatto il calcolo banalmente, avevo moltiplicato 30 per 275 e mi risultava uno stanziamento di 8 miliardi e 250 milioni. . . (*Interruzione del senatore Genco*). Non capisce, senatore Genco, che dico tutto questo perchè qualcuno abbochi all'amo? (*Ilorità*). Credevo dunque che si trattasse di 8 miliardi e 250 milioni, ma gli atti ufficiali parlavano sempre di 4 miliardi e 450 milioni. Mi sono rivolto ad un tecnico contabile del Ministero, il quale mi ha spiegato che dal totale devono essere defalcati gli interessi, per cui il risultato finale è di 4 miliardi e 450 milioni. Quest'ultima cifra è dunque la somma che è stata spesa o che avrebbe dovuta essere spesa (il carico dello Stato

resta però sempre di 8 miliardi 250 milioni. Comunque non voglio sottolizzare ed accetto come spesa 4 miliardi 450 milioni).

Viene successivamente la legge 14 giugno 1955, con cui si stanziavano 14 miliardi.

C'è intanto una leggina di quelle piccole piccole, di quelle per cui si usano sempre i diminutivi, la leggina del 31 dicembre 1953, con la quale vengono stanziati 20 milioni per le medaglie di presenza, e per piccole spese in favore di coloro che si interessano di Fiumicino.

Poi per quattro anni tutto tace.

Infine, è sorto l'ordine nuovo: il 28 aprile 1959, vi è una legge per lo stanziamento di 4 miliardi e 150 milioni cui segue a breve distanza quella del 24 luglio 1959 per 4 miliardi.

I colleghi facciano il conto ma non si illudano che la somma che risulterà copra tutte le spese per Fiumicino. Infatti, l'onorevole Andreotti ha creduto bene di farci sapere, col documento ricordato poco fa, che nel settembre, quando si doveva fare entrare in funzione l'aeroporto: « la Difesa chiese l'immediata formazione di una Commissione tecnica che consacrasse in un documento scritto i lavori ancora da eseguirsi per poter dar vita alla normale agibilità dell'aeroporto, i lavori da eseguirsi successivamente, per l'eventuale piano futuro di ampliamento ». Candidamente, il documento, continua: « Il 4 settembre i funzionari conclusero i loro lavori stabilendo che per la "prima priorità" si sente l'esigenza di altri 800 milioni ».

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Mi permetta, senatore Spezzano: se guarda il periodo precedente del documento vede che dice così: alcuni lavori necessari per poter aprire l'aeroporto; questo vuol dire « prima priorità »; poi viene quello che si deve fare per avere l'aeroporto funzionante, come tutti gli aeroporti di questo mondo; e poi v'è l'ampliamento delle piste quando si vorrà e se si vorrà. Prima, seconda e terza priorità, dunque.

BERTOLI. Forse l'onorevole Andreotti aveva in mente i versi di Dante, che parla di Fiumicino come di una palude.

SPEZZANO. Qui non c'è dialettica che tenga; queste parole, se scritte, hanno un significato. Come e da dove escono questi 800 milioni, che, a quanto pare, non sono i soli? Sentite: « Nè il bilancio dei Lavori pubblici, nè quello della Difesa avevano tale disponibilità; è trascorsa qualche settimana prima di poterla ottenere ». Come, non si specifica? Eppure sarebbe stato doveroso farlo. Per cui dobbiamo domandarci: dove sono state prese queste somme? Ho voluto essere solerte e ricordandomi che lei aveva fatto seguire questo documento da una lettera con la quale ci diceva che potevamo rivolgerci al suo capo Ufficio stampa per assumere informazioni, ho fatto telefonare da un autorevole funzionario di questo Senato al colonnello Francesco Caroli, il quale ha risposto in questi termini: « Come è noto, nel bilancio della Difesa esiste un capitolo, il numero 199, che serve ad alimentare gli altri capitoli previsti per legge che vengano a trovarsi carenti di fondi nel corso dell'esercizio ... ».

TERRACINI. È una impostazione illegale, illegalissima, anticostituzionale.

SPEZZANO. Eppure l'onorevole Andreotti è uno di quelli che più di una volta sente i borbottii da parte della suocera, il Presidente Paratore, che in ogni momento, protesta contro questo sistema!

Continua l'informazione del colonnello Caroli: « A tale capitolo, in attesa delle assegnazioni che il Tesoro concederà in sede di assetto di bilancio, si è fatto ricorso per le più immediate esigenze connesse alla messa in funzione dell'aeroporto di Fiumicino ». Ho voluto leggere questo non soltanto per ripetere quello che più autorevolmente di me ha già detto l'onorevole Terracini, e cioè che questo sistema è illegale, ma per dimostrare ai colleghi come, ogni qualvolta si parla di Fiumicino, « tutto è provvisorio ».

La responsabilità è, come dicono gli avvocati, *in re ipsa*.

Il Parlamento è stato ingannato dal 1955 in poi. Il collega Corbellini, che è stato Presidente della 7ª Commissione dei lavori pubblici ...

GENCO. Lo è ancora.

S P E Z Z A N O. Da buon pugliese — mi perdonino gli altri pugliesi — non conosce nemmeno la grammatica: il passato prossimo si usa anche per un'azione che continua. (*Ilarità*) L'onorevole Corbellini potrebbe dirci qualcosa al riguardo, ma non ce la dice. Ed io spingo perchè parli. Nella relazione al disegno di legge che poi diventò legge 15 giugno 1955 (stampato n. 1456) è scritto a tutte lettere quello che segue; (onorevole ministro Zaccagnini: domandi ai suoi funzionari alla stregua di quale documento hanno preparato nel lontano 1955 questa relazione): « Per tale importo sono stati appaltati i lavori riguardanti la parziale costruzione di una pista di volo e di una di rullaggio e l'esecuzione di due impianti idrovori, rispettivamente a Focene e in prossimità del lago di Traiano ».

Nel 1955 dunque il Ministro dei lavori pubblici del tempo presenta una proposta di legge nella quale dichiara che i 4 miliardi 450 milioni sono stati utilizzati per costruire le piste, di volo e di rullaggio, e per i due impianti idrovori a Focene e in prossimità del lago di Traiano, e si chiede uno stanziamento di ben 14 miliardi specificando a quali altre opere debbano servire: « Col finanziamento suddetto si potranno portare a compimento i lavori già iniziati, evitando che una forzata sospensione abbia a danneggiare le opere eseguite e si renderà nel contempo possibile conseguire la funzionalità delle piste .. in quanto sono intervenuti accordi con il Ministero della difesa-aeronautica per l'assunzione in consegna da parte del medesimo ed anche delle altre amministrazioni delle opere di speciale natura e finalità e dei lavori eseguiti quando ne sia stato effettuato il collaudo, anche a lotti frazionati ».

Fra le nuove opere da costruire vi è la aerostazione, per la quale è preventivato uno stanziamento di ben 3 miliardi e 120 milioni.

Durante la discussione della legge del 1955 intervengono i deputati Polano, Pignatone ed altri e chiedono di sapere se quello è l'ultimo stanziamento. Il Sottosegretario del tempo assicura che con detto stanziamento l'aeroporto si completa. Invece, dopo quattro anni, viene presentato il disegno di legge n. 777, che diventerà legge nell'aprile 1959. Nella relazione ritorna ancora una vol-

ta la costruzione delle piste che erano state costruite con i quattro miliardi e che dovevano essere completate con i quattordici miliardi. Ritornano gli impianti idrovori, eccetera. Insomma, si chiedono altri quattro miliardi e 150 milioni, per lavori che figuravano già eseguiti e si scrive testualmente questo: « Al presente, per lavori già eseguiti, ivi comprese le piste di volo e di rullaggio n. 2, nonchè i piazzali di sosta aerea, e per opere in corso di costruzione e in corso di appalto, gli impegni assunti ammontano a complessive lire 13 miliardi 872 milioni compreso il rilevante importo di lire 3 miliardi 125 milioni per l'appalto dell'aerostazione. Pertanto, sulla cennata autorizzazione di 14 miliardi, resta una disponibilità di soli 128 milioni che potrà essere utilizzata per piccoli lavori, perizie di varianti e perizie suppletive delle opere in corso ». E conclude: « Per poter rendere operante l'aeroporto in questione il primo gennaio 1960 si rende indispensabile autorizzare una ulteriore spesa di 4 miliardi 150 milioni, ivi comprese lire 200 milioni per la fornitura dei mobili e l'arredamento per l'aerostazione ».

L'onorevole Corbellini, che era già stato relatore della legge dei 14 miliardi, questa volta come presidente della 7ª Commissione dei lavori pubblici, per facilitare l'approvazione della proposta di legge usò la vasellina e disse: « Recentemente io ho voluto percorrere in automobile le due piste già pronte, soprattutto per rendermi conto di quelli che sono i servizi e le infrastrutture necessarie per questo aeroporto, servizi di acqua, di luce, di trasporto, sia esso automobilistico che su rotaia, per dare la sicurezza, in caso di intemperie, di nebbia, di collegamento con il centro urbano ». E concludeva: « È un lavoro degno della moderna ingegneria ».

Questa la vasellina che doveva servire a far scivolare altri miliardi.

Ma quel buon uomo che risponde al nome del collega Buizza, con tutta la sua saggezza e pacatezza di bresciano, non si è accontentato delle parole altisonanti della relazione e della voce melliflua della improvvisata sirena Corbellini, ed è andato al sodo domandando: « Desidero sapere se questa cifra no-

tevole sarà amministrata dal Ministero della difesa, oppure da altri Ministeri, e se i progetti sono eseguiti dai tecnici dell'amministrazione statale oppure dai privati». E domanda: « con questi altri quattro miliardi sarà completato l'aeroporto »?

Tutti danno assicurazioni ed il relatore collega Restagno, uomo molto pratico di materie bancarie, di spese e di bilanci dice testualmente: « Con il disegno di legge in discussione il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quello del bilancio, del tesoro e della difesa, si propone di chiudere definitivamente il capitolo delle spese relative alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma, che sarà senza dubbio una delle opere più cospicue realizzate nel nostro Paese dopo l'ultima guerra ».

La legge 28 aprile 1959 doveva chiudere il capitolo spese! Ed invece dopo tre mesi, il 24 luglio 1959, spunta un'altra legge per altri 4 miliardi.

Nè posso trascurare che il Presidente Corbellini invitò il collega Caron a prendere la parola. E l'onorevole Caron disse: « Come gentilmente il nostro Presidente ha ricordato agli onorevoli colleghi della Commissione, ho avuto occasione di occuparmi dell'aeroporto di Fiumicino per quasi due anni come Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, rientrando nella mia delega la costruzione dell'aeroporto, e successivamente ancora per sei mesi come Sottosegretario di Stato per l'aviazione civile. Dati questi precedenti sono quindi in grado di portare, non dico maggiori chiarimenti, oltre a quelli già esposti dal relatore, ma alcuni dati aggiuntivi che è bene conoscere » (e tali dati aggiuntivi sono l'apoteosi del grande aeroporto che doveva sorgere).

Colleghi, parliamoci con franchezza, apertamente: si può non sentire questo contratto insuperabile e profondo della nomina a commissario all'aviazione civile proprio di colui il quale era stato Sottosegretario ai lavori pubblici, con la delega per i problemi dell'aeroporto di Fiumicino?

Onorevoli colleghi, voi restate indifferenti! Il vostro dogma di coprire tutto per motivi politici non vi lascia libertà di raziocinio. Dovrei pertanto amaramente dire che non

c'è davvero più nulla da fare in Italia, che ogni possibilità di ripresa è finita e che un nobile sfogo come quello avuto un'ora fa dal Presidente di questa alta Assemblea è destinato a cadere nel vuoto e a finire nel nulla? Ne voglio dubitare. E perciò vi dico che se vogliamo fare qualche cosa di serio, dobbiamo agire e colpire dove c'è da colpire!

Dovrei ora dedicare tutta una parte del mio intervento al capitolo più caratteristicamente affaristico e fraudolento.

Non lo faccio perchè mi pare di avere già molto parlato. Però, anche se non svolgo minutamente questo capitolo, non posso fare a meno di indicare alcuni fatti precisi sui quali ognuno di noi aspetta una parola chiara e convincente, ed il popolo vuole che luce completa sia fatta.

È stato detto che l'impresa del conte Manfredi ha avuto assegnati lavori per una cifra iperbolica, e che, eseguiti in parte, minacciò di lasciare tutto in sospeso se gli organi responsabili non avessero modificato i termini del contratto.

Se le mie informazioni sono esatte, si sarebbe aderito alle richieste dell'impresa Manfredi nonostante un parere contrario del Consiglio di Stato.

È vero tutto questo, onorevoli colleghi?

Si dice, inoltre, che l'impresa Castelli abbia avuto inizialmente lavori per 800 milioni, ma che in realtà le siano stati pagati all'incirca due miliardi.

Si dice che l'impresa Provera e Carasso, per l'aerostazione, (per la quale sappiamo da atti ufficiali — le leggi del 1955 e quella dell'aprile 1959 — dovevano essere spesi 3 miliardi e 150 milioni, abbia avuto invece circa 6 miliardi.

È stato inoltre pubblicato a tutte lettere che il colonnello Amici aveva costituito una società edile: chi è questo Amici che, appena rientra nell'amministrazione, non solo riesce ad avere un posto di comando, ma diventa il padrone assoluto? Come e perchè questo Amici, che l'onorevole Togni non osa liquidare ma cerca semplicemente di ridimensionare, ha potuto agire come ha agito? Possiamo credere che quest'uomo sia tanto diabolico, tanto abile da ingannare tutti?

No, non possiamo crederlo. Fin dal 1953 il Ministero era stato messo sull'avviso da una lettera pubblicata sul giornale « Il Tempo » a firma del generale Matricardi e da un'altra analoga pubblicata dal giornale « Il Globo » a firma del generale Urbani, in epoca non sospetta, il 1953. Con dette lettere si denunciano i germi di quello che è poi avvenuto. Ma voi nulla prendete in considerazione. Eppure quelle voci non venivano da noi, diavoli comunisti, ma da due generali con i quali avevate lavorato braccio a braccio per anni e anni.

Nè potete dire che non sapevate quello che è avvenuto, perchè, per dichiarazione ufficiale dell'onorevole Togni, nel 1958, egli è stato costretto ad assumere su di sé tutta la responsabilità, nonostante che i suoi funzionari lo avessero sconsigliato.

Nonostante tutto questo, Amici, l'intoccabile, resta al suo posto, anche se ridimensionato. Perchè? Io non posso rispondere in modo diretto, ma credo di poter dare una risposta più che convincente in modo indiretto. Il signor Amici ha dei numeri del tutto particolari, tanto che, nonostante i suoi molti incarichi, viene nominato anche membro della Commissione del piano regolatore di Roma. Colleghi, cominciate a capire? Casal Palocco, Società Generale Immobiliare, Torlonia, . . . Amici... Commissione del piano regolatore di Roma, quel piano che viene sabotato proprio dalla Commissione nella quale c'è appunto Amici. Questa figura la troviamo dappertutto. È come la mosca: dovunque c'è una porcheria, c'è lui. Nè basta che Amici sia stato immesso nella Commissione del piano regolatore di Roma; egli viene chiamato pure alla Commissione del piano intercomunale.

Onorevole Andreotti, la stampa ha pubblicato — e lei, che è stato così generoso nel comunicare documenti ha taciuto su questo — che il colonnello Amici è stato da lei segnalato per queste due responsabilissime cariche. È vero?

A N D R E O T T I , *Ministro della difesa*. Glielo smentisco nella maniera più assoluta. Non lo conosco nemmeno.

S P E Z Z A N O . Lei ha un ufficio stampa. Possibile che non le abbiano segnalato che tre o quattro giornali, che non nomino temendo di dimenticarne qualcuno, hanno indicato personalmente lei come colui che aveva segnalato a questi due posti di gravissima responsabilità il tenente colonnello Amici? Lei non ha smentito allora, smentisce adesso. Lei però, che è stato così abile nel passare al contrattacco mi auguro che sia altrettanto abile e per legittima difesa ci faccia sapere chi ha indicato Amici alla Commissione per il piano regolatore di Roma, ed a quella per il piano regolatore intercomunale.

Amici doveva essere ben sicuro di tutto. Amici non aveva solo l'asso nella manica; aveva l'asso e i re. Amici godeva della protezione del potere laico e della protezione ecclesiastica. (*ilarità dalla sinistra*). Tanto è vero, che nonostante le sue molteplici e varie occupazioni trovava il tempo di fare il direttore dei lavori di quel maestoso, imponente complesso nei pressi di Rocca di Papa dedicato a « Un mondo migliore »!

Questo è il colonnello Amici!...

E, perciò, molti di quei misteri che si affacciavano in un primo momento sono ora svelati.

Ritornano i vecchi nomi e i cari visi; i soliti Torlonia, l'Immobiliare, Padre Lombardi, il colonnello Amici!! Amici è il direttore del « Mondo migliore ». Ecco la chiave che spiega molte cose!!

Sappiamo altre cose non meno gravi; e su queste io mi auguro che l'onorevole Andreotti, che non ha responsabilità diretta, ma che ha la responsabilità del Ministero che ora regge, ci dia qualche informazione. Sappiamo che è stata sciolta la Commissione Matricardi. La lettera con la quale si comunicava lo scioglimento di questa Commissione, se mai non ricordo, porta la data del febbraio 1953, ma fa risalire lo scioglimento della Commissione all'11 gennaio 1953, il 27 gennaio, e doveva nominato quel Comitato ristretto del quale faceva parte il Sindaco di Roma ed il colonnello Amici. Il Ministro della difesa del tempo, — se non sbaglio l'onorevole Pacciardi; — che scioglie la Commissione, con effetto dall'11 gennaio 1953,

come mai poi lascia riunire la Commissione il 27 gennaio, e come mai ritiene validi gli atti compiuti in detto giorno?

Io mi auguro che l'onorevole Andreotti voglia essere preciso su questo, voglia esibire la lettera ufficiale con la quale è stato comunicato lo scioglimento, e dirci se è vero che essa contiene quanto ho detto.

Si è parlato ancora di bilanci che si dovrebbero acquistare presso una sola ditta; di mobili che i concessionari dovrebbero acquistare da un solo costruttore; della concessione alla CIASA dei servizi di assistenza.

Si è parlato di tutto un sistema di intralazzi e di una catena di cointeressenze

Ed ecco il problema di fondo che io pongo, e che certo, tutti i colleghi sentono più vivamente di me: possono tutte queste denunce restare nell'ombra?

Può il Parlamento accontentarsi di una smentita che potrebbe essere anche gratuita?

Può il popolo restare nel dubbio? Abbiamo o no il diritto di sapere perchè i primi lavori sono stati fatti con un progetto di massima? perchè è stato incaricato Amici del progetto, perchè si è poi abbandonato il progetto Amici?

È vero, onorevole Andreotti, che vi è stata una inchiesta del Ministero della difesa, a noi tenuta segreta, ma che avrebbe portato al suicidio di quel povero Generale Silvestri?

È vero che vi sono dei verbali, e delle denunce a firma di Matricardi e di Urbani? Dobbiamo averne conoscenza o debbono restare segrete?

L'onorevole Togni ha parlato apertamente di verbali. Lei stesso nel suo documento ha accennato a verbali e ad altri documenti.

Ebbene, può il Parlamento considerare questi verbali come atti privati che debbono stare nella casa del Generale A o del Ministro B o del Sottosegretario C o del Colonnello D, o sono atti ufficiali di cui il Parlamento ed il popolo debbono avere conoscenza piena e completa?

Si parla di film girati per dimostrare il disordine e l'abbandono nel quale era stato lasciato Fiumicino fino al 1958.

Onorevoli colleghi, avete quel minimo di sensibilità per comprendere che non possono essere lasciati nel chiuso di un ufficio o nelle mani di uno solo per servire come arma di ricatto, per evitare che si vada avanti e che la giustizia faccia il suo corso?

Togni ha detto che sapeva fin dal 1958. È necessario, doveroso anzi, che ci dica perchè ha taciuto, perchè non ha agito, perchè ha accettato di fare il Cireneo; ci spieghi chi ha voluto salvare e perchè l'ha voluto salvare.

Vogliamo sapere, anzi, dobbiamo sapere.

Si parla di società fittizie: è stato scritto a chiare lettere.

Dobbiamo sapere sì o no chi vi è dietro a queste società?

Perchè per dieci anni nessuno se ne è accorto?

Fuori i documenti se si vuole la luce e non si vogliono infittire le tenebre.

E si disilludano tutti coloro (mi auguro che nella realtà non ce ne siano) i quali pensano di poter salvare tutto liquidando Amici, per il quale io ho avuto parole molto dure perchè se è uno dei responsabili, non è il solo e, voglio aggiungere, non è nemmeno il maggiore, anche se le sue responsabilità sono le più appariscenti

Vi sono responsabilità più alte, vi sono responsabilità di singoli Ministri, vi è la responsabilità del Governo.

Chi ha avallato quello che è stato fatto, e chi tenta di coprire oggi si è reso e si rende responsabile.

È responsabile chi ha taciuto, chi doveva agire ed è restato inerte. L'inerzia in questo campo equivale a complicità.

Non deve finire tutto come al solito, con i poveri stracci, anche se nel nostro caso lo straccio è un colonnello dell'aeronautica. Sarebbe troppo comodo e sarebbe troppo facile; ma sarebbe per voi la peggiore condanna perchè quello che io affacciavo come ipotesi, e cioè il piano audace e criminoso degli attacchi e dei contrattacchi, si dimostrerebbe una realtà.

Non deve essere spezzato un solo anello, deve spezzarsi l'intera catena.

In una intervista, o in alcune dichiarazioni fatte da Togni al giornale « L'Unità »,

l'ex Ministro ha parlato di tredici miliardi che sarebbero spariti o sarebbero stati spesi male, ha parlato della necessità dell'uomo di ferro.

Possiamo accontentarci di queste affermazioni dell'onorevole Togni, o vogliamo andare a fondo?

Ritengo che si debba sapere, che si debba andare a fondo.

Ritengo (ecco la conclusione) che sia necessaria una severa, approfondita inchiesta per la difesa dell'erario, per colpire i responsabili, per tranquillizzare l'opinione pubblica, profondamente scossa da tutto quello che è stato detto e pubblicato. Inchiesta necessaria e indispensabile per accertare la verità, per difendere qualche galantuomo che eventualmente fosse stato trascinato, per errore o per motivi personali, in questo grosso scandalo della nostra vita nazionale.

« La Stampa » ha pubblicato che il ministro Codacci Pisanelli ha dichiarato di non essere contrario, anzi di essere favorevole, ad un'inchiesta. Altri giornali hanno pubblicato che qualificati elementi della maggioranza parlamentare e della Democrazia Cristiana hanno detto che vedrebbero di buon occhio un'inchiesta parlamentare.

Onorevole ministro Zaccagnini, lei che parlerà, anche per delega del Presidente del Consiglio, ha l'obbligo politico e morale di dire apertamente qual è il pensiero del Governo. Lei deve dire se è vero che il Governo guarda di buon occhio questa inchiesta.

E sappia, fin da questo momento — senza farsi illusioni, senza inseguire false speran-

ze — che sarebbe gravissimo se quei membri del Governo che hanno mosse le acque, volessero ritornare ancora una volta nel pantano.

Anche attraverso questa via si confermerebbe che si è allargata la rete proprio per salvare tutti.

Il giornale « Il Tempo » ha pubblicato ripetuti estratti di verbale di alcune Commissioni. Non vi domandate, colleghi di tutte le parti, come mai sia possibile che un giornale di informazione abbia nelle mani documenti ufficiali dei Ministeri, e noi, che rappresentiamo il potere legislativo, ed il popolo nulla dobbiamo sapere e dobbiamo apprendere le cose dalla lettura dei giornali?

Per me non è assolutamente possibile.

Aggiungo che, come non è sufficiente la testa del colonnello Amici per calmare l'opinione pubblica, così non è assolutamente sufficiente ritenere che, essendo entrato in funzione l'aeroporto, tutto possa essere risolto e tutto possa essere messo a tacere.

Chi ragiona così pensa di farsi giuoco di noi, della pubblica opinione, degli interessi nazionali. Chi ragiona così dimostra di far proprio il *refrain* della canzonetta napoletana « chi ha avuto, ha avuto; chi ha dato ha dato » che tanto successo ha avuto proprio perchè rispecchiava uno stato d'animo molto diffuso per il malcostume imperante nella nostra vita politica.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani, nelle dichiarazioni programmatiche ha messo l'accento sulla necessità della moralizzazione della vita nazionale.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue S P E Z Z A N O) . Vi ha dedicato ben due o tre periodi, molto espliciti e fortemente impegnativi.

Non voglio ripetere le sue frasi perchè ritengo che tutti le ricordiamo benissimo, e certo meglio di noi le ricordano i ministri

Andreotti e Zaccagnini, che hanno partecipato all'elaborazione di quella dichiarazione programmatica.

L'aver fatto quelle dichiarazioni significa non solo aver assunto un impegno, ma che quell'impegno si è assunto perchè si sentiva

il bisogno di calmare l'opinione pubblica e di soddisfare le richieste del popolo che è assetato di giustizia, è assetato di moralizzazione

Non deludetelo, non deludiamolo ancora una volta.

Andiamo avanti e colpiamo i responsabili. Sarà opera questa di sana giustizia nell'interesse di tutti.

Le parole del nostro presidente Merzagora siano per noi un viatico in questa ora molto impegnativa. Non dimentichiamole!

Dobbiamo colpire non solo nell'interesse della giustizia e nell'interesse di tutti, ma, consentitemi, particolarmente nel nostro interesse. Noi siamo interessati a dire con chiarezza che, se vi sono dei ladri e dei farabutti, sono una minoranza, che le istituzioni sono sane, che vogliamo e sappiamo difenderle dal tarlo della corruzione e dalla lebbra del malcostume. (*Vivissimi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Il senatore Corbellini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

CORBELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'interpellanza che, insieme ai senatori Garlato e Crespellani, abbiamo presentato, ha sostanzialmente lo stesso scopo della fluida, ed anche brillante esposizione che ha fatto il senatore Spezzano della sua interpellanza; ma parte da concetti completamente diversi, che il senatore Spezzano ha completamente dimenticato; forse perchè, essendo egli avvocato ha guardato più alla parte di carattere giuridico di alcuni deplorabili episodi di non definite manchevolezze od irregolarità amministrative, che non a quella squisitamente tecnica di concezione e di sviluppo delle opere eseguite che sono tutte di notevole importanza e responsabilità.

Anche noi siamo sempre stati profondamente convinti che il prestigio dell'Amministrazione statale non può, nè deve venire menomato da voci, più o meno consistenti di non precisate od anche accertate irregolarità di cui alcune si fanno risalire ad oltre un decennio fa; manchevolezze e scorrettezze che sarebbero avvenute sia nella scelta della

località ove è sorto l'aeroporto, sia durante l'esecuzione dei lavori; ma che malauguratamente — come del resto ha anche accennato il senatore Spezzano — non possiamo nè abbiamo il compito di controllare direttamente.

Se si fossero verificati simili deplorabili fatti, occorre che essi vengano severamente perseguiti con provvedimenti adeguati a carico degli eventuali responsabili. Non c'è dubbio che l'Amministrazione pubblica, che ho l'onore di servire da oltre 45 anni, ha sempre avvertito questo suo dovere essenziale; e l'autorità giudiziaria deve decidere nella sua competenza sugli eventuali reati commessi. Il problema tuttavia si risolve anche nei casi ricordati dal senatore Spezzano seguendo i normali canali dei provvedimenti che sono nettamente definiti per gli atti amministrativi e giudiziari e che all'uopo hanno sempre garantito la rettitudine della Pubblica amministrazione.

Sotto questo profilo quindi, i signori Ministri, se credono, potranno dare tutti gli schiarimenti necessari su quanto ha denunciato il collega Spezzano; ma a mio avviso — come vi ho accennato — il problema di fondo che abbiamo di fronte ha delle caratteristiche completamente diverse, in cui si inseriscono gli episodi di carattere particolare che per più di tredici anni si sarebbero verificati. Come legislatori, dato l'aspetto molto impegnativo dell'opera di cui si discute, desideriamo conoscere sostanzialmente, con elementi concreti di giudizio, quali sono le caratteristiche effettive, essenziali della funzionalità attuale del nuovo aeroporto, e quali possibilità vi siano per un suo efficace adeguamento al dinamico progresso dell'aeronautica operativa, che oggi si prospetta quanto mai esuberante e complessa.

Dovrò ripetere quindi per sommi capi alcune tappe salienti della storia del nuovo aeroporto dalle origini fino ad oggi. Però non già come è stato fatto dall'onorevole Spezzano, bensì con un'altra panoramica di larga visione delle finalità funzionali della opera in esame e quindi basandomi su tutt'altri elementi che ci consentano di poter valutare qual'è l'effettiva efficienza del nuo-

vo aeroporto e quali possibilità vi siano perchè esso possa adeguarsi rapidamente al dinamico progresso dell'aeronautica civile.

È proprio su questo argomento che si ritiene necessaria una chiara e convincente documentazione. Gli ingenti stanziamenti fino ad oggi impegnati e quelli che saranno ancora necessari per mantenere costantemente ad elevato livello operativo le infrastrutture dell'aeroporto, ci pongono dinnanzi alla diretta responsabilità di conoscere, non soltanto in qual modo sono stati impiegati i fondi che furono già stanziati con appositi provvedimenti legislativi, ma anche come verranno utilizzati i nuovi finanziamenti che dovranno necessariamente venir richiesti e da noi approvati, per un ulteriore sviluppo del grande aeroporto.

Occorre perciò allargare lo sguardo in modo assai più ampio per vedere a quali nuove opere d'ingegneria dovremo ricorrere e non per valutare semplicemente o soltanto le eventuali manchevolezze, oppure i pregi e le difficoltà incontrate nelle costruzioni eseguite. Non vi ripeterò tuttavia cose note, o già dette da altri, oppure risultanti da comunicati ufficiali o della stampa; nè alle notizie che ci ha oggi fornito l'onorevole Spezzano.

Debbo in primo luogo premettere un'osservazione che nessuno fin qui ha fatto, ma che sento il dovere di prospettarvi.

Occorre rilevare che nel caso che ci occupa la necessità di ottenere la completa efficienza funzionale, prevista per tutti gli aeroporti intercontinentali, secondo le norme sancite fin dal 1945 e successivamente aggiornate dall'O.A.C.I. (Organizzazione aeronautica civile internazionale), si è presentata anche per il nuovo aeroporto italiano, soltanto nell'anno 1946. È questa una data su cui dobbiamo subito fermarci; perchè bisogna ricordare che la necessità di costruire nel centro del Mediterraneo un grande aeroscalo intermedio e terminale per le lunghe rotte aeree intercontinentali, fu prospettata agli organi responsabili del Governo italiano in una epoca in cui il nostro Paese era ancora sottoposto alle limitazioni dettate dall'armistizio che vincolavano il libero sviluppo della nostra aeronautica civile, ancora sottoposta al diretto controllo dell'amministrazione milita-

re alleata (Military Board of Italy). Questo ricordo è particolarmente vivo in me; in quell'epoca anche l'esercizio delle ferrovie e della marina mercantile erano soggetti alle stesse limitazioni e ad analoghi controlli e, scusatemi il riferimento personale, quando nel 1947 ero Ministro dei trasporti, avevo a fianco un completo ufficio militare alleato diretto da un generale del Military Railway Board of Italy (il generale Waghorn) il quale controllava le caratteristiche nel nostro lavoro della prima ricostruzione ferroviaria italiana. Analogamente avveniva per l'aeronautica militare e civile nel competente Ministero della difesa.

In tale delicata situazione (che doveva aver termine, come voi sapete, con la chiusura dell'armistizio al 15 dicembre del 1947) furono compiuti i primi studi necessari per la costruzione di un aeroporto intercontinentale italiano. Questo è dunque l'ambiente di carattere politico, oltre che tecnico ed amministrativo che dobbiamo ricordare.

Fin da allora fu prospettato il poderoso problema di creare il nuovo grande aeroporto come scalo delle principali rotte intercontinentali verso l'Asia e l'Australia e verso l'Africa meridionale. E fu riconosciuto nel campo internazionale alleato che esso doveva sorgere in una zona litoranea tirrenica adiacente a Roma. È questa, a mio avviso, la prima e ormai lontana affermazione ottenuta nell'immediato dopoguerra, per il futuro sviluppo della risorgente aviazione civile italiana e che noi dobbiamo doverosamente ricordare; e furono fin da allora iniziati gli studi geotecnici per la scelta dell'area da utilizzare. Non si è trattato quindi di esclusiva iniziativa governativa italiana, ma soprattutto di una iniziativa collettiva ed internazionale.

Occorreva avere subito un'ampia visione delle possibilità di sviluppo prossime e lontane della grande aviazione civile intercontinentale fino allora preclusa all'Italia. Si doveva soprattutto tenere conto della presenza di vincoli di varia natura costituiti essenzialmente da ostacoli orografici e dalle limitazioni determinate dalla particolare direzione delle piste principali nei riguardi dei venti dominanti.

Inoltre era necessario tenere presente l'opportunità di scegliere una zona che fosse prossima al mare per ragioni di funzionalità operativa e per le possibilità future di nuove affermazioni della tecnica del volo di cui farò un breve cenno tra poco. Occorreva perciò non soltanto avere disponibile una notevole estensione territoriale superiore alle immediate necessità, ma che vi fosse anche una adeguata lontananza dagli ostacoli naturali e da quelli costituiti dai centri industriali o civili di prevedibile sviluppo prossimo, per poter consentire un libero incremento degli impianti.

Si doveva prevedere fin da allora la necessità di aumentare la lunghezza allora utilizzata delle piste principali in conseguenza del futuro impiego dei grandi apparecchi commerciali dotati di propulsione a turbina, dei quali — notate bene — in quegli anni si cominciava appena a profilare la possibilità di impiego, ma che non erano ancora entrati in servizio: si trattava soltanto di una previsione consapevolmente ardita dei progettisti dell'epoca.

Senza soffermarmi su particolari squisitamente tecnici, del resto ben noti agli specialisti e largamente documentati, mi limito a ricordare che in quegli anni si ritenevano sufficienti e si utilizzavano delle lunghezze massime delle piste principali, per il decollo e l'atterraggio a pieno carico dei quadrimotori ad elica, dell'ordine di duemila metri; ma si doveva già prevedere che per i nuovi impianti esse dovessero, in breve tempo, con l'aumento delle velocità di crociera e dei pesi trasportati, più che raddoppiarsi e arrivare così ad una lunghezza di quattro od anche cinque chilometri; lunghezza che non sempre è possibile agevolmente realizzare in molti terreni. Come vedete, dunque, non era affatto, nè facile, nè semplice, in queste condizioni, scegliere le aree necessarie rispettando i vincoli che ho ricordato.

Anche per quanto riguardava la struttura resistente delle piste (scusatemi questo cenno, ma lo ritengo importante anche per riferimento a quanto ha detto il senatore Spezzano) si guardava lontano per poter ricevere i futuri aerei a reazione. Fu previsto così, secondo le norme D.A.C.I., un carico dinamico

della pavimentazione delle piste di 45 mila chili, per un semicarrello dotato idealmente di ruota unica con pneumatico avente la pressione di 10 chilogrammi per centimetro quadrato. Nell'ambito della tecnica delle costruzioni dei mezzi di trasporto, di cui io mi occupo in sede universitaria, per ragioni di studio e di insegnamento seguì lo sviluppo anche delle costruzioni di aeroporti; e quindi posso dirvi che allora sembrava molto severa una simile previsione; invece, alla resa dei conti finali, risultò appena sufficiente alle sollecitazioni dinamiche trasmesse attualmente dai carrelli degli aerei pesanti alla pista, specialmente negli atterraggi.

Tutte queste ragioni, largamente studiate e discusse dall'apposita Commissione presieduta dal generale di squadra aerea Matriardi — che fu nominata, nel febbraio 1947, cioè, come vi ho ricordato, ancora nel periodo armistiziale — fecero cadere la scelta dell'ubicazione del nuovo aeroporto sull'ampia zona di bonifica di Porto, immediatamente a nord di Fiumicino, che poteva facilmente venire collegata per via terrestre con il centro di Roma a mezzo di collegamento stradale di soli 21 chilometri: ricordo che fu previsto anche un raccordo ferroviario che, per altro, non è stato ancora iniziato.

La progettazione del nuovo aeroporto intercontinentale, secondo le norme dell'O.A.C.I., che ho citato, per quanto riguarda opere della prima categoria del tipo A.S., sulle quali non mi indugio, fu eseguita a cura del Ministero della difesa-aeronautica. Con legge del 12 giugno 1949, ricordata anche dal collega Spezzano, fu autorizzata la costruzione « a pagamento differito, in annualità trentennali », come dice l'articolo 1, di un complesso di lavori marittimi, idraulici, per l'edilizia civile e per ricostruzione di danni di guerra. Essi dovevano essere eseguiti a cura del Ministero dei lavori pubblici. Nell'articolo 1 di tale legge, oltre alle opere che ho ricordato, fu aggiunta anche la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino e dei necessari collegamenti con Roma. Ebbi occasione di esaminare il provvedimento legislativo prima che esso fosse presentato al Parlamento, perchè il Ministro della difesa mi domandò il parere sulle caratteristiche che dovevano ave-

re i collegamenti ferroviari che rientravano nella competenza del Ministro dei trasporti e che vi ho ricordato. E mi permetto di aggiungere che, in fase di esame del progetto di costruzione, osservai che sarebbe stato opportuno e molto importante il raccordo ferroviario, sia perchè esso avrebbe permesso di collegare Fiumicino con la nuova stazione di Roma-Termini, (in quell'epoca non ancora costruita ma in avanzata progettazione), in soli 25 minuti, sia perchè si sarebbe in tal modo liberata la circolazione stradale dal traffico delle auto-cisterne. Il raccordo ferroviario è ancora nella fase di studio.

I lavori del nuovo aeroporto furono iniziati nel 1950, ma proseguirono lentamente soprattutto in relazione all'esiguità delle somme impegnabili sul totale fissato dalla citata legge, per tutte le opere previste. Essi furono ripresi con ritmo più intenso soltanto dopo l'approvazione della nuova legge del 15 giugno 1955, di cui ha discusso a lungo il senatore Spezzano, presentata dal ministro Romita, che stanziava 14 miliardi, con i quali, come fu esplicitamente affermato nella relazione esplicativa del provvedimento in precedenza approvato alla Camera dei deputati, si dovevano portare a compimento « i lavori già iniziati, evitando che una forzata sospensione abbia a danneggiare le opere già esistenti ». Si disse allora, — ero Presidente della Commissione legislativa ed allo stesso tempo relatore sul provvedimento che fu approvato in sede deliberante — che con l'ultimazione di tali lavori, grazie ai finanziamenti proposti dal Governo, sarebbe stato possibile, in linea tecnica, il parziale funzionamento dell'aeroporto stesso. Nella 7ª Commissione del Senato si discusse a lungo il provvedimento, e si chiesero delucidazioni al Ministro sull'importanza dell'opera programmata e sulla località in cui essa si stava eseguendo. Si ebbero informazioni sulle caratteristiche geofisiche del terreno, costituito, ci spiegò il Ministro, essenzialmente da depositi quaternari recenti, alternati a sabbie marine, ghiaia, e limi di origine palustre, spesso commisti a strati torbosi. La zona ha una quota media di due metri dal livello del mare ed è protetta da un cordone di dune

sabbiose più antiche (del quaternario superiore) leggermente più elevate a monte, dell'altezza dai due ai quattro metri dal mare. Essa era stata in parte bonificata per scopi di carattere agrario; ma erano allora in corso nuovi studi per una sua più adeguata e radicale sistemazione essendo tutta la zona di origine acquitrinosa. (*Commenti dalla sinistra*). Io vi cito i fatti: le indagini d'altro genere sono questioni amministrative ed eventualmente giudiziarie. Se vi è stato, per ipotesi qualcuno che ha commesso delle irregolarità ...

BERTOLI. Come mai di tutte queste notizie non c'è traccia nel verbale?

CORBELLINI. Risultano da una relazione informativa che mi inviò personalmente il Ministro Romita e che può essere sempre consultata. Non vi sono negli atti del Senato perchè per brevità non ne abbiamo fatto oggetto di discussione verbale. (*Interruzioni dalla sinistra*). È cosa normale che, nelle discussioni di Commissione, nella veste di relatori si chiedano relazioni informative dirette ai Ministri, che ce le inviano regolarmente, quando le chiediamo. In quell'occasione ne abbiamo chieste più di una, ci sono state fornite, ed io ne riferisco i dati. Posso ora aggiungere che gli elementi ricordati esistono anche negli atti dell'Azienda municipalizzata di Roma (A.C.E.A.) di cui ero presidente e che faceva delle ricerche geofisiche su tutta la falda freatica litoranea, da Fregene ad Anzio.

Si parlò in quell'occasione per l'aeroporto di Fiumicino della necessità del completamento della pista principale per renderla idonea al decollo dei quadrireattori, della pavimentazione dei piazzali di sosta, della costruzione delle strade interne al sedime aeroportuale, e di quelle per il collegamento con Roma, nonché delle attrezzature degli impianti speciali per il funzionamento dell'aeroporto e per l'assistenza al volo, e di altri lavori, di cui potete trovar notizia nella relazione governativa di presentazione del provvedimento, dove essi sono illustrati e sui quali quindi non mi dilungo.

Debbo tuttavia fare un'osservazione che ritengo importante. Eravamo nel 1955, e già si discuteva il problema di un ulteriore sviluppo degli aeroporti per le nuove esigenze del traffico aereo. Si facevano nel campo tecnico delle previsioni di rapido sviluppo dell'aeronautica che avrebbero determinato nuove esigenze degli aeroporti. Veniva autorevolmente affermato — ed io insisto su questo argomento — anche in sede di Congressi internazionali, che in un prossimo avvenire sarebbe entrato in servizio un nuovo tipo di aeromobile fin da allora definito « nave volante » che avrebbe raggiunto in un breve volgere di anni un peso totale a pieno carico di 500 tonnellate con velocità di crociera di oltre 1.000 chilometri orari a quota intorno ai 10.000 metri. Attualmente però si raggiungono solo eccezionalmente, con i più grandi aeroplani, pesi totali dell'ordine di 100 tonnellate nelle stesse condizioni di volo indicate. Ma già si diceva in quel tempo che gli aeroporti dovevano venire subito attrezzati per queste possibilità di rapido avvenire. Tali nuovi apparecchi di 500 tonnellate di peso avrebbero avuto bisogno di piste ben più lunghe non solo dei due chilometri del 1949, ma anche dei tre chilometri sufficienti per l'atterraggio e decollaggio degli aerei in servizio nel 1955. Il costo di impianto di queste nuove infrastrutture aeroportuali sarebbe diventato, inoltre, molto elevato, e tale da rendere necessaria una radicale modificazione di tutto l'indirizzo operativo del sistema di volo degli apparecchi commerciali; di conseguenza, anche il carico dinamico sulle piste doveva aumentarsi, rafforzando le strutture resistenti. Ma ciò valeva e vale per tutti gli aeroporti del mondo e non solo per quelli italiani.

L'aumento delle dimensioni dei velivoli con strutture progressivamente più pesanti avrebbe inoltre richiesto manovre sempre più lente. La spesa di manutenzione e di esercizio dei carrelli retrattili — problema discusso per tutti gli aerei — seguitava ad aumentare, in seguito all'aumento del peso degli aeromobili, costituendo un peso morto per tutto il viaggio, utilizzabile soltanto per pochi minuti al principio e alla fine del volo. Velivoli del peso totale di 150 tonnellate avrebbero

consentito di utilizzare soltanto 15-18 tonnellate per il carico pagante: come si poteva aumentare tale peso utile, diminuendo quello totale?

Furono studiati, e ne fu discusso lungamente anche nel Convegno internazionale delle comunicazioni di Genova del 1956 che presiedo da molti anni — permettetemi questo ricordo che mi interessa personalmente — nella sezione apposita dei trasporti aerei, questi importanti problemi. Furono allora illustrati progetti che erano già in corso di attuazione, richiedenti travolgenti modificazioni di strutture, sia degli aerei che degli aeroporti che dovevano divenire atti a ricevere i futuri transatlantici dell'aria. Questi non avrebbero utilizzato più le piste convenzionali esistenti od in costruzione, del tipo di quelle previste per Fiumicino, bensì direttamente la superficie del mare, oppure canali appositi in luogo delle piste. Si diceva: siccome le carlinghe pressurizzate debbono galleggiare ugualmente per ragioni di sicurezza sulle acque degli oceani, eliminiamo i carrelli e ritorniamo all'aereo idrovolante moderno. Si sarebbero così aumentati il peso del carico pagante, diminuite le spese di trasporto del carico morto e ridotte quelle di manutenzione delle piste. Ed ecco il previsto avvento dei futuri transatlantici dell'aria.

Vedete quindi che, allora, tutto il lavoro già eseguito dei tre o quattro chilometri delle piste che debbono sopportare le 45 tonnellate di carico dinamico, veniva modificato. Sono queste le difficoltà tecniche non solo italiane ma di tutto il mondo, derivanti dal rigoglioso e continuo progresso della tecnica del volo su cui mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato.

Si fecero in quegli anni delle previsioni concrete (io ho la completa documentazione degli atti) per il prossimo sviluppo dell'aviazione civile nel mondo. Si affermò, ad esempio, che tra il 1957 e il 1958 sarebbero entrati in servizio circa 400 nuovi aerei, di cui solo 150, e cioè il 30 per cento del totale, avrebbero potuto utilizzare, normalmente, la rete esistente di aeroporti internazionali già in servizio, mentre altri 250 sarebbero stati al limite di sicurezza soltanto in particolari condizioni di volo; e si prevedeva già che tra il

1958 e il 1960 sarebbero entrati in servizio intercontinentale altri 280 apparecchi dei quali solo 60 avrebbero potuto continuare ad utilizzare le esistenti piste, mentre 220 dovevano richiederne delle nuove assai più lunghe e robuste non soltanto negli aeroporti principali, ma, per ragioni di sicurezza, anche in un adeguato numero di aeroporti sussidiari di appoggio. Se vi interessa aggiornare questa particolare situazione, posso dirvi che al 4° Congresso aeronautico europeo dell'autunno passato, che si è tenuto a Colonia, dalla « Nord Aviation » è stato illustrato il progetto di un nuovo aereo da trasporto supersonico in corso di costruzione per servizio civile del peso totale di 220 tonnellate, però con carico utile di sole 16 tonnellate (ciò dimostra quanto vi ho detto e cioè che occorre diminuire il peso lordo dell'aereo e non soltanto quello delle scorte), con velocità di crociera di 3600 chilometri orari, alla quota di 11 mila metri; e che la revisione di costruzione di nuovi aviogetti consegnabili fino al 1963 è salita a 400 unità che richiederanno nuove esigenze di recettibilità di tutti gli aeroporti attualmente esistenti o in costruzione.

C A R U S O . Senatore Corbellini, c'è in progetto qualche altro tipo di aereo?

C O R B E L L I N I . È solo un progetto presentato e discusso in campo tecnico specializzato, il 4 ottobre 1960. Ma permettete che lo ricordi, altrimenti non sarebbero adeguatamente documentate le mie conclusioni che ritengo invece interessanti.

Fu posto di conseguenza nel mondo aeronautico il problema dello studio di opportuni dispositivi per svincolare sempre più l'attuale aeroplano dalla servitù della pista; problema che oggi è diventato di viva attualità. Allora (siamo nel 1955) era una grande ardittezza pensare di poter realizzare nuove configurazioni dell'aerodina che richiedessero piste molto più corte delle attuali e, al limite, nessuna pista. Catapulte, carrelli sganciabili, funi traenti sono in esperimento nell'aeronautica militare e già si prevede che possano rapidamente estendersi anche ai grossi velivoli civili: le aerodine, che utilizzano un'ali-

quota della forza di trazione o di spinta del propulsore come forza di sostentazione, sono già in avanzato stadio sperimentale. Esse sono state raggruppate in due distinte categorie della classificazione O.A.C.I. e cioè la STOL (Slow and Short Take-Off and Landing) e la VTOL (Vertical Take-Off and Landing).

Debbo ricordare al riguardo che proprio per il prossimo autunno, in un importante Convegno internazionale, un eminente scienziato dell'aeronautica italiana (il professor Enrico Pistolesi, Preside della Facoltà di ingegneria dell'Università di Pisa) è stato chiamato a svolgere il tema del decollo e dell'atterraggio accorciato e verticale, con particolare riguardo al volo supersonico. Così la pista principale dell'aeroporto di Fiumicino, che deve raggiungere la lunghezza di 3900 metri e che è tuttora in corso di ammodernamento, come tutte le piste principali dei maggiori aeroporti del mondo, tra qualche anno servirà soltanto per il decollo e l'atterraggio dei mezzi attuali, mentre risulterà eccessiva e quindi verrà utilizzata solo in parte per quelli futuri.

Scusate questo mio indugio su argomenti tecnici, ma esso mi consente di poter affermare che, in quest'epoca di esuberante succedersi di innovazioni e di progresso, già si pone in tutto il mondo aeronautico il problema, arduo e ancora non completamente definito, di apportare nuove modificazioni alle infrastrutture di tutti gli aeroporti, specialmente intercontinentali sia in esercizio che in fase di costruzione o di completamento, compreso naturalmente anche il nostro aeroporto di Fiumicino. C'è dunque questa obsolescenza eccezionalmente precoce, come dicono gli americani, di tutte le esigenze dell'aviazione civile della quale dobbiamo subire le conseguenze per poter mantenerci al passo in campo internazionale, specialmente per i trasporti civili intercontinentali.

Prendiamo tra i tanti due soli esempi. A Parigi, già servita dagli aeroporti di Orly e di Le Bourget, si sta progettando un nuovo aeroporto, distante 24 chilometri dalla città, che occuperà una superficie di 2500 ettari, due volte e mezzo quella di Fiumicino. A New York, attualmente servita da quattro grandi aeroporti, si studiano i piani per

l'approntamento di un quinto aeroporto, situato a circa 40 chilometri dalla città, che occuperà una superficie di ben quattromila ettari; sarà quattro volte più grande di quello di Fiumicino. Dobbiamo ancora constatare che in tutti gli aeroporti principali sono già in programma, e talvolta in attuazione, i lavori per la sistemazione delle nuove generazioni di aeroplani che entreranno in servizio nei prossimi anni. (*Interruzione del senatore Cornaggia Medici. Commenti dalla sinistra*). Lasciatemi finire questa parte introduttiva che mi condurrà poi alle conclusioni che ci interessano.

G R A M E G N A . Siamo d'accordo sulla parte introduttiva, ma si può sapere perchè si è comperato un terreno fangoso?

C O R B E L L I N I . Per la semplice ragione che non è diverso da tanti altri esistenti nel mondo, come ad esempio in Olanda; e perchè bisognava ottenere delle piste vicino al mare lunghe cinque chilometri, opportunamente distanti una dall'altra, in località in cui non vi fossero ostacoli naturali troppo vicini, ed opportunamente orientate rispetto ai venti dominanti.

G R A M E G N A . E non c'erano altri terreni nell'Agro romano?

C O R B E L L I N I . Ho voluto ricordare gli esempi degli aeroporti di Parigi e di New York, e le caratteristiche delle nuove generazioni di aerei anche perchè le vecchie generazioni dovranno continuare per qualche anno ad essere utilizzate economicamente, soprattutto per il trasporto di merci, specialmente ricche. Si delinea perciò la necessità, ad aeroporto non ancora finito, di dividere il traffico delle merci da quello dei passeggeri con due diversi tipi di aeromobili, così come accadde a suo tempo per la navigazione marittima e per il traffico ferroviario.

Questi due sistemi di navigazione aerea civile richiedono apposite e nuove attrezzature.

C A R U S O . Entriamo nel vivo!

C O R B E L L I N I . Vengo subito alla illustrazione dell'interpellanza.

Ai due tipi di aerotrasporto, passeggeri e merci, si aggrungerà anche un terzo tipo di trasporto, che è già in notevole sviluppo; la cosiddetta navigazione minore, costituita da mezzi per trasporti individuali e da quelli attuati con elicotteri. Anche per i servizi da essi effettuati si dovrà pensare ad appositi aeroscali, che dovranno mantenersi in collegamento con quelli dei grandi trasporti pubblici di linea coi quali mantenere la possibilità di coincidenze. Non insisto ancora sull'argomento che mi serviva soltanto come premessa di carattere tecnico operativo, e vengo al tema della nostra interpellanza.

Debbo assicurarvi che, nell'ambito della 7ª Commissione (e lo dico con riferimento all'intervento del senatore Spezzano), i lavori per l'aeroporto di Fiumicino furono da noi sempre seguiti e valutati. Così fu nel 1955 e così avvenne anche nella seduta del 15 aprile 1959, in cui esaminammo, in sede deliberante, un nuovo disegno di legge governativo di autorizzazione della spesa di 4 miliardi e 180 milioni, richiesta per l'aeroporto di Fiumicino. Prima dell'approvazione della legge (come risulta dagli atti), di cui fu autorevole relatore il senatore Restagno, ascoltammo con vivo interesse l'ampia relazione del senatore Caron, il quale è anche Presidente della sezione aerea del convegno internazionale che vi ho già ricordato. Il senatore Caron ci illustrò le difficoltà tecniche incontrate nella esecuzione dei lavori già attuati quando egli era sottosegretario al Ministero dei lavori pubblici, come, ad esempio, quelle superate per ottenere una più completa ed efficiente bonifica idraulica del comprensorio, con la necessità di rivestimento dei canali scolmatori già esistenti della vecchia bonifica dello Stagno di ponente, e del campo Sabino, che aveva a suo tempo valorizzato quei terreni utilizzati a scopo agricolo e di cui ha parlato il senatore Spezzano; ed infine quelle per la costruzione di nuovi impianti idrovori presso Focene e, più a sud, verso il lago di Traiano. Particolarmente interessante è stata la sua relazione quando ci ha riferito sui problemi che si dovettero risolvere per rispettare la zona ricca di no-

tevoli vestigia archeologiche, che furono allora messe alla luce e per le quali la Sovrintendenza ai monumenti aveva dovuto richiedere delle particolari protezioni per la conservazione di tale patrimonio archeologico veramente prezioso. Il rispetto e la stima che ho dei miei colleghi del Consiglio superiore delle belle arti mi fanno riconoscere che essi sono sempre molto precisi e rigorosi per garantirsi della efficienza delle opere che debbono tutelare. Tutto ciò ha comportato delle spese notevoli non previste, ed un maggior tempo nei lavori eseguiti.

Al complesso di circostanze, di provvedimenti attuati, e di modifiche dei singoli progetti già in corso di esecuzione all'atto dell'approvazione della ricordata legge, si deve aggiungere lo studio di un nuovo impianto per l'utilizzazione dell'acqua derivata dal Tevere, da utilizzare per il servizio antincendio e per l'irrigazione delle strisce di sicurezza della zona sistemata a prato e lo studio per l'alimentazione degli impianti di sollevamento nelle fognature di acque nere, e per l'alimentazione del centro di depurazione biologica, delle centrali di condizionamento della aria e di altre minori.

Si era allora prevista anche la costruzione di un apposito eliporto per il collegamento rapido dell'aeroporto al centro turistico e alberghiero di Roma, alla sede dell'Aeroterminale, e soprattutto per il diretto collegamento con l'aeroporto di Ciampino; il che stava a dimostrare come quest'ultimo aeroporto potesse ancora venire utilizzato per la navigazione minore da collegarsi con quella di linea. Le aree disponibili nel comprensorio aeroportuale di Fiumicino ne consentono tuttora la costruzione, e qui dobbiamo dare atto ai progettisti della loro lungimiranza. Mi auguro che anche tale ultimo progetto di collegamento, come quello ferroviario, che ho ricordato, venga presto attuato.

Di fronte alle prospettive, molto complesse e impegnative di cui ho fatto cenno, vi debbo dichiarare con tutta franchezza che anche io sono rimasto un poco perplesso, come parlamentare, come tecnico, ed anche nella mia qualità di presidente del Convegno nazionale delle comunicazioni di Genova. Ho ritenuto

perciò doveroso di conoscere e discutere direttamente in sede internazionale competente, quali fossero le attuali previsioni di sviluppo degli aeroporti intercontinentali a noi più vicini, per essere in grado di giudicare con cognizione di causa la portata dei problemi italiani, e particolarmente di quelli di Fiumicino che si presentano di scottante attualità. Ho perciò invitato al Convegno di Genova del passato ottobre 1960 l'ingegner F. Godard, direttore dei lavori del sistema aeroportuale internazionale di Bruxelles, tuttora in corso di perfezionamento; il dottor G. Schmidt direttore della Swissair, l'ingegner W. Gerlitzki della Telefunken ed il generale Renato Abbriata dell'aeronautica civile italiana, perchè ci riferissero con documentate relazioni sulle direttive seguite nella realizzazione e nell'esercizio delle importanti infrastrutture ed impianti aeroportuali ad essi affidati, e sui futuri programmi per il loro adeguamento a quel progresso a cui ho fatto cenno. La presenza al convegno di altre eminenti personalità italiane e straniere che intervennero nella discussione ci ha consentito un'ampia visione del complesso argomento, con diretti riferimenti all'esercizio dell'aviotrasporto civile supersonico di passeggeri a mezzo dei nuovi aviogetti.

Gli atti di tale convegno, tenutosi soltanto tre mesi orsono, sono ancora in corso di stampa; ma posso assicurarvi che dalle discussioni a cui ho assistito e dai confronti effettuati fra le infrastrutture dei principali aeroporti intercontinentali europei, (Bruxelles, Monaco, Varsavia, Shannon, Zurigo, ecc.) e quelle dell'aeroporto di Fiumicino, possiamo con tutta tranquillità di tecnici affermare che il nostro grande aeroporto intercontinentale tiene degnamente il proprio posto per la sua alta funzionalità, ottenuta non soltanto con le moderne apparecchiature attualmente installate, ma anche perchè potrà nel prossimo avvenire, se necessario, attrezzarsi agevolmente e rapidamente alle nuove esigenze dell'aviazione civile, avendo disponibili sufficienti possibilità di sviluppo.

Debbo infine farvi noto che, alla conclusione dei lavori di Genova, fu approvata una mozione con la quale il convegno, « consta-

tato il progressivo intensificarsi del traffico aereo, l'utilizzazione sempre più differenziata dei vari tipi di aeronavi, il prevedibile impiego futuro di aerei supersonici, per la cui realizzazione già esistono le premesse progettistiche e tecnologiche, auspica che si addivenga rapidamente ad una pianificazione e programmazione organica dei sistemi aeroportuali internazionali che permettano, specialmente nelle vicinanze dei grandi centri urbani, il funzionamento operativo dei diversi mezzi aerei, con la massima sicurezza e il minimo disturbo alle popolazioni » Questa mozione mi conferma che le idee a riguardo nel campo internazionale della tecnica specializzata sono anch'esse in progressivo adattamento alle prevedibili future necessità, ed abbisognano del necessario coordinamento.

R U G G E R I . A quei signori avete raccontato gli imbrogli che vi erano sotto?

C O R B E L L I N I . Ho parlato di una questione tecnica di cui si tratta nella nostra interpellanza, e della quale nessun cenno ha fatto il senatore Spezzano. Se non si dovesse trasformare il nostro aeroporto secondo le prescrizioni OACI, i nuovi turbo-reattori intercontinentali faranno scalo a Bruxelles o a Parigi, o a Vienna o a Ginevra, ed abbandoneranno la rotta del centro Mediterraneo perchè noi non saremmo in grado di dar loro la sicurezza necessaria.

Onorevoli colleghi, con questo riferimento a recenti conclusioni di autorevoli tecnici della navigazione aerea civile, responsabili diretti di importanti aeroporti internazionali europei, ritengo di avere con sufficienti argomentazioni precisato quali sono le caratteristiche ambientali generali, originarie ed attuali, a cui si sono ispirati i criteri di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino.

La nostra interpellanza rivolta al Ministro dei lavori pubblici ha perciò lo scopo di conoscere, non soltanto quali sono stati i procedimenti amministrativi adottati per la realizzazione delle opere già eseguite, ma di quali possibilità tecniche finanziarie egli può ancora disporre in relazione all'attuale stato

dell'aeronautica civile, soprattutto in relazione alla possibilità di un rapido adeguamento delle infrastrutture ai progressi già in atto e a quelli prevedibili, di cui ho ritenuto doveroso di farvi una sia pur sommaria ed incompleta illustrazione.

Mi auguro che questo mio intervento possa da voi venir giudicato come un semplice chiarimento sulle difficoltà superate e sulle prospettive di progresso da raggiungere. Noi dobbiamo sentire la responsabilità di mantenere alla nostra aeronautica civile quel prestigio che si è già conquistata nel mondo: gli errori eventuali, le incertezze, le manchevolezze, ed anche i reati, chechè ne dica il senatore Spezzano, sono purtroppo qualche volta inevitabili. Dobbiamo subirli cercando di reagire con fermezza e se possibile evitare che essi si verifichino. Purtroppo qualche volta ho avuto il severo compito di trattare con gente scorretta: quando me ne sono accorto, ho agito di conseguenza, severamente, valendomi di tutti i procedimenti di indagine che si hanno a disposizione; quando altri me ne ha fatto denuncia circostanziata, ho sempre ascoltato e provveduto per ottenere la completa luce sulle responsabilità. Così credo che si sia fatto e che si farà anche nel caso di Fiumicino.

Siamo perciò fiduciosi che le eventuali irregolarità, ove si siano verificate, siano già state perseguite o siano per esser perseguite severamente, secondo la onorata tradizione degli organi ministeriali, sia perchè vogliamo avere sempre la massima garanzia dell'onestà e della rettitudine della nostra amministrazione, e sia perchè, nel caso particolare, riteniamo necessario di mantenere all'aeroporto intercontinentale di Fiumicino quel prestigio che si è già potuto conquistare nel mondo aeronautico, in modo che si mantenga all'altezza del progresso e possa sempre ricevere gli attuali e futuri aeroplani civili intercontinentali più moderni di tutto il mondo. In tal modo soltanto faremo onore alla tecnica italiana, per l'importanza delle opere già eseguite, e per la modernità ed efficienza di quelle che dovranno venire ancora realizzate. I reati, le scorrettezze o le deficienze che fanno capo a responsabili, debbono perseguirsi con la severità amministrativa

che ho sempre trovato nell'amministrazione dello Stato italiano e che noi dobbiamo tutelare. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Il senatore Bertoli ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

B E R T O L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori Ministri, dopo l'intervento del senatore Corbellini, che ha trattato un problema che non è oggetto della nostra discussione, perchè qui non trattiamo di problemi tecnici nè di progresso dell'aeronautica, io sono costretto a ritornare a quello che è l'argomento della nostra discussione pur essendo anch'io un tecnico come l'ingegner Corbellini. Non voglio nascondere fin dall'inizio del mio intervento che noi di questa parte consideriamo i fatti dell'aeroporto di Fiumicino come l'episodio più grave di sospetto di subordinazione degli interessi pubblici agli interessi privati in cui sia stata coinvolta l'Amministrazione pubblica e di cui si sia avuta conoscenza da quando è stato costituito lo Stato italiano unitario.

Altri episodi scandalosi hanno turbato la opinione pubblica e dato luogo anche a clamorose inchieste parlamentari. In questi giorni ho rivisto un po', per mia curiosità, quegli atti. Ma certo nè lo scandalo delle forniture delle corazze della Terni alla Marina, che ha dato luogo all'inchiesta sulla Marina militare nel 1904, nè lo scandalo della costruzione del Palazzo di giustizia di Roma, che è durata circa venti anni e che ha analogie con i fatti che sono stati denunciati dalla stampa a proposito di Fiumicino (anche in questo caso si è passati da un preventivo di 8 milioni ad un consuntivo di 39 milioni e ci sono voluti 20 anni per costruire il palazzo, mentre nella stessa relazione dell'inchiesta sono contenute frasi che ho sentito risuonare anche in quest'Aula; si diceva allora che le responsabilità erano dovute a cause che sono, secondo me, le solite cause che danno origine allo sperpero del denaro pubblico: la mancanza di precisione nella compilazione dei progetti, l'incerta e talora mancata vigilanza dell'amministrazione du-

rante i lavori, le somme ragguardevoli che furono pagate senza contestazioni o per accordo amichevole sotto diversi titoli, compreso il costo di lavori eseguiti e poi demoliti e di modificazioni importanti ordinate all'improvviso), nè i vari episodi scandalosi del periodo fascista, di cui pochi abbiamo conoscenza per l'omertà che vigeva in quel tempo, e neppure, direi, quelli più recenti di cui è stato costellato — dolorosamente, debbo aggiungere come democratico — il periodo dei Governi democristiani, da quello dell'Italcasse di Latina, alla danza dei miliardi del processo Roisecco, fino al caso del pio e benefattore Giuffrè: nessuno, dico nessuno, ha assunto però le caratteristiche tanto gravi che si delineano in questa discussione, neppure quelli che hanno dato luogo ad inchieste parlamentari.

Qualcuno potrà dire che fra poco il Ministro risponderà e farà ampie dichiarazioni in quest'Aula a questo proposito. Non credo però che sia necessario essere dotati di un particolare spirito profetico per comprendere che queste dichiarazioni tenderanno a minimizzare la gravità dei fatti e a vanificare le responsabilità dei Governi e delle amministrazioni; e mi pare che questa mia impressione si possa dedurre, direi quasi logicamente, da alcuni fatti concreti.

Ed ecco questi fatti. Innanzitutto la mancata iniziativa autonoma del Governo per una indagine ed una pubblica denuncia. Soltanto con notevole ritardo e dopo che tutta la stampa italiana e parecchia di quella straniera aveva dedicato per settimane e settimane colonne di piombo ai fatti di Fiumicino; soltanto dopo che in Parlamento erano state presentate da parecchio tempo interpellanze e interrogazioni al riguardo; soltanto dopo che erano stati resi pubblici, non certo per iniziativa governativa, i memoriali segreti dell'Agenzia « Italia » (e quando dico « iniziativa governativa » mi riferisco ad una iniziativa responsabile e non alle eventuali indiscrezioni che possano essere trapelate per effetto di lotte personali o di corrente); soltanto dopo le dichiarazioni dell'ex Ministro dei lavori pubblici durante e dopo la Conferenza stampa alla C.I.D.A.; soltanto dopo parecchie riunioni, o meglio,

direi, conciliaboli, tra Ministri in carica ed ex Ministri; soltanto dopo tutto questo, è stata presa la decisione da parte del Governo di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni presentate in Parlamento. Osservate quanto occorre perchè il Governo si decida a rispondere a delle interpellanze presentate su gravi fatti che si verificano nel nostro Paese! Già, poichè il rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni in Parlamento, quando si tratti di episodi o di sospetti molto gravi e scandalosi, che coinvolgono gli amici del Partito di maggioranza, è diventato quasi una eccezione. A questo proposito, io ricordo di aver presentato circa un anno e mezzo fa una interrogazione al Ministro dell'interno in cui denunciavo, riportando anche i numeri delle deliberazioni e citando i verbali di collaudo, che nel comune di Pompei, amministrato dalla Democrazia Cristiana, erano stati impiegati per altri scopi 20 milioni ottenuti dallo Stato per rifare una strada che invece non è stata mai eseguita. È trascorso un anno e mezzo, è finita quell'amministrazione al comune di Pompei, il sindaco è rimasto in carica, si sono rifatte le elezioni, ma ancora il Governo non ha risposto alla mia interrogazione.

Il secondo fatto che mi fa pensare che il Governo cercherà di minimizzare o di vanificare le responsabilità di questa scandalosa vicenda, è il silenzio, prima, e l'atteggiamento difensivo, poi, della stampa legata al partito di Governo.

Il terzo fatto è il comunicato, apologetico per certi aspetti, dell'ufficio stampa del Ministro della difesa, il quale, per altri aspetti, è estremamente interessante (e per questo vi ritornerò brevemente tra poco).

Quarto fatto è il comunicato ultimo del Ministro dei lavori pubblici, in difesa di uno dei più singolari personaggi di questa vicenda, l'ingegner Rinaldi.

In sostanza noi crediamo che, per la gravità dei fatti e per questi elementi estremamente indicativi, e quindi anche per il prevedibile tono della replica del Ministro, ma soprattutto, direi, perchè la vicenda di Fiumicino non è ancora conclusa, sia nostro dovere dichiarare fin da ora che il presente dibattito non potrà concludersi così come si

concludono normalmente i dibattiti che riguardano interpellanze e interrogazioni. Riteniamo invece che debba concludersi con la costituzione di una commissione speciale di inchiesta, per la quale abbiamo già preparato il relativo disegno di legge.

Ho accennato, all'inizio del mio intervento, alla gravità della vicenda di Fiumicino. Mi corre l'obbligo ora di dimostrare questa affermazione. Dichiaro subito che, dopo l'intervento del collega Spezzano, posso considerare che in gran parte siano noti i fatti salienti di questa vicenda, per cui la mia dimostrazione si fonderà esclusivamente su documenti e dichiarazioni ufficiali. E credo che abbia fatto bene il collega Spezzano a dare grande importanza all'insieme degli avvenimenti che sono collegati con la scelta del suolo su cui è stato costruito l'aeroporto.

A proposito della scelta della zona, il memoria dell'ufficio stampa del ministro Andreotti è perentorio: « Quella zona è la migliore possibile. L'opinione tecnica sull'idoneità della zona è del resto del tutto positiva; secondo il responsabile giudizio dell'Amministrazione la zona è stata scelta perchè è tale da consentire la realizzazione di piste della lunghezza necessaria. La zona per la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino è stata scelta in quanto corrisponde alle caratteristiche orografiche... Inoltre la zona dell'aeroporto è soddisfacente anche ai fini di una futura possibilità di avviamento e della realizzazione di nuove piste di volo ».

Tuttavia, nonostante questi del tutto positivi giudizi responsabili dell'Amministrazione, il Ministero della difesa nello stesso documento scarica la responsabilità della scelta in gran parte sui Lavori pubblici, sul Ministero dell'agricoltura, su altri Ministeri non specificati, sul Comune di Roma, sulla Provincia, e scarica totalmente la responsabilità dall'attuale titolare del Dicastero della difesa, che allora era Sottosegretario alla Presidenza.

Riguardo alla località prescelta il documento dice che le decisioni vennero prese all'unanimità. Ora, è noto che la Commissione presieduta dal generale Matricardi aveva ritenuto che tre fossero le zone suscettibili di un attento esame per la scelta: la zo-

na di Fiumicino, quella di Castel di Decima e la tenuta Casal Palocco. Come si raggiunse l'unanimità su Fiumicino? Mi pare che questo sia uno degli elementi principali della vicenda. È noto che alcuni membri della Commissione, e sembra anche il generale Matricardi, preferivano Casal Palocco. Sotto quali pressioni si è raggiunta l'unanimità su Fiumicino, un'area già scartata come sede di aeroporto dagli Alleati, una zona che mi pare nel 50 dopo Cristo, ai tempi dell'imperatore Claudio, era ancora porto di Roma, che successivamente si era insabbiata, poi era passata alla fase lagunare, poi si era trasformata in terra bassa, paludosa, per mancanza di pendenza idonea; una zona che certamente le opere di bonifica del principio del secolo e le opere di regolazione del corso del Tevere iniziate dieci anni fa non avevano potuto trasformare in una località da preferire per la costruzione di un aeroporto, se si pensa che, oltre alle altre spese, fu prevista, per prosciugare la zona e mantenerla prosciugata, la costruzione di due centrali idrovore, quella di Focene e l'altra del lago Traiano? Prendo questi dati tecnici da una relazione pubblicata dal colonnello Panunzi sulla rivista *Aeronautica* nel numero di agosto del 1960. Ebbene, la centrale di Focene ha una portata di 9 metri cubi al secondo e quella di lago Traiano una portata massima di 14 metri cubi al secondo. Ciò significa che le due centrali idrovore, le quali non sappiamo ancora se siano completamente sufficienti, possono asportare dall'aeroporto 23 mila litri d'acqua al secondo, cioè 83 milioni circa di litri d'acqua all'ora. Tutta quest'acqua basterebbe per alimentare abbondantemente gli acquedotti di cinque città della grandezza di Napoli. Ecco dove si è costruito l'aeroporto. (*Commenti*).

Come si è potuto raggiungere tra tecnici l'unanimità sulla zona di Fiumicino, quando si sapeva che nelle vicinanze vi era l'aeroporto di Pratica di Mare, il quale avrebbe intralciato il traffico di Fiumicino fino al punto che il Ministro della difesa ha dovuto disporre che gli aerei a reazione vengano dislocati da Pratica di Mare e cessino di svolgere qualsiasi attività di volo, e che gli stessi aerei a pistone svolgano una attività ri-

dotta? Domando come si è potuta raggiungere l'unanimità tra i tecnici, se si sapeva che i collegamenti con Roma, malgrado le varianti previste sulla via della Scafa e la costruzione di un viadotto lungo 1.250 metri, non erano assicurati da questi miglioramenti, e si è dovuto infatti in seguito progettare un nuovo collegamento che è tuttora in fase di progetto: il progetto del collegamento in destra del Tevere.

Domandiamo come i tecnici abbiano potuto designare all'unanimità la zona di Fiumicino, quando le ammissioni dei tecnici responsabili della costruzione, per le difficoltà riscontrate a causa della zona prescelta, oggi, dopo 13 anni, dichiarano che l'aeroporto è ben lungi dall'essere completo, e non già per adeguarlo ai progressi della tecnica aeronautica, come diceva l'ingegner Corbellini, ma per farlo diventare completamente funzionante allo stato attuale del progresso della tecnica aeronautica.

In base a queste considerazioni — e vedete che non mi riferisco alle notizie dei giornali ma a quello che viene fuori dall'esame dei documenti ufficiali — non è possibile, secondo noi, non collegare la scelta della zona con le vicende precisate dal collega Spezzano circa i terreni appartenenti alla Generale Immobiliare che non sono stati espropriati, e quelli appartenenti all'asse ereditario dei Torlonia che sono stati pagati un prezzo molto superiore al loro valore. Ed è, badate bene, onorevoli colleghi, su questo punto di estrema gravità, cioè sul possibile collegamento della scelta della zona con gli interessi particolari dell'Immobiliare e dei Torlonia, che voglio attirare l'attenzione del Senato. Già il fatto che l'Amministrazione pubblica possa essere stata, diciamo così, generosa con l'Immobiliare e con i Torlonia, regalando, direttamente o indirettamente, alcune centinaia di milioni, costituirebbe un tale fatto da richiedere un accertamento attraverso una inchiesta parlamentare. Ma non è questo aspetto il più grave e preoccupante della faccenda.

L'aspetto più grave è che l'esecuzione di un'opera imponente di interesse nazionale grandissimo, che collega il nostro Paese con i traffici aerei di tutto il mondo, che mette

a confronto la nostra tecnica con quella dei Paesi più avanzati, che impegna il nostro Paese anche verso i progressi futuri della tecnica aeronautica di tutto il mondo, che ha perfino relazioni dirette con la sicurezza nazionale (se pensiamo a quello che è avvenuto nell'aeroporto militare di Pratica di Mare), che impegna il bilancio dello Stato per decine e decine di miliardi, un'opera, dicevo, di tale impegno nazionale, possa, nel suo atto di nascita, nella scelta della zona, essere subordinata ai vantaggi, estremamente meschini in confronto della sua imponenza, di una famiglia patrizia e di una società immobiliare. Ciò che più impressiona in questa faccenda e deve assolutamente essere chiarito non è il condannevolissimo vantaggio che possono aver conseguito dei privati a spese dello Stato, ma l'enorme sproporzione tra questo vantaggio e il danno morale, finanziario, economico e sociale, ed anche di prestigio nazionale, che a causa di quel vantaggio avrebbe subito il nostro Paese. Da una parte vi sarebbe un pugno di qualche centinaio di milioni entrati nei forzieri già ben riempiti di alcuni speculatori, e dall'altra lo sperpero di decine di miliardi per un aeroporto sulla cui funzionalità si discute in Italia ed anche all'estero, e che è ben lontano dall'essere completo, come doveva essere fin dal 1º gennaio 1960.

È possibile — questa è la cosa su cui dobbiamo far luce completa, nell'interesse proprio, direi, di tutta l'Amministrazione, nell'interesse del Parlamento, nell'interesse di veder chiaro, che è vivo in tutta la cittadinanza (perchè dobbiamo allontanare perfino il sospetto che qualche cosa possa essere avvenuta in questo senso, e se è avvenuta dobbiamo dare la certezza che cose di questo genere non si ripeteranno mai più) —, dico, è possibile mai che nell'Amministrazione pubblica possano essersi introdotti tali elementi di degenerazione e di aberrante irresponsabilità al punto che gli interessi meschini di potenti ma piccoli speculatori privati di fronte all'interesse nazionale, che è rappresentato dall'aeroporto di Fiumicino, abbiano un peso determinante nelle decisioni di tanto grande interesse nazionale? Il Parlamento ed il Paese debbono avere una

risposta sicura a questo angoscioso interrogativo e debbono avere anche la certezza che gli eventuali responsabili saranno inesorabilmente colpiti a tutte le altezze.

È su questa zona paludosa che pare si sia sviluppato il pantano di ogni sorta di errori, di speculazioni e di imbrogli. L'elenco che risulta dalle notizie della stampa, in parte mai smentite, è lunghissimo. Non lo ripeterò: le vicende dei progetti, degli appalti, delle società fittizie, del sistema dei subappalti, dei funzionari immischiati nelle ditte appaltatrici, dei lavori affidati a trattativa privata, di opere rifatte perchè dimostratesi non idonee dopo la costruzione, dell'assunzione presso il servizio di escavazione, in qualità di giornalieri, di parenti, di amici di personaggi potenti, dell'inefficienza dei servizi, della torre di controllo, eccetera. Non starò nemmeno a fare un elenco sommario di tutte queste cose, non mi ci soffermerò. Credo però sia necessario richiamare brevemente l'attenzione del Senato su altri due punti di questa oscura faccenda: sul palleggiamento e sull'occultamento delle responsabilità, sul sistema dei finanziamenti.

Anche qui mi riferisco essenzialmente a documenti ufficiali. L'onorevole Togni ha dichiarato, e non l'ha mai smentito, in un'intervista concessa ad un giornale, che ha avuto molte perplessità nel 1958 prima di fare assumere al suo Dicastero la responsabilità della costruzione dell'aeroporto e che i suoi tecnici lo avevano sconsigliato. Egli infatti, prima di assumere questa responsabilità, dato il grave disordine che vi regnava, si documentò sullo stato della situazione allora esistente e sul modo come erano stati spesi i 13 miliardi e mezzo sino allora spesi (esistono a questo proposito persino delle dichiarazioni raccolte con il magnetofono). Egli affermò in questa intervista, mai smentita, che a causa di questo marasma affidò la supervisione dei lavori al suo uomo di ferro, l'ingegner Rinaldi. Nel momento cioè in cui lo scandalo di Fiumicino dilagava nella stampa, nel Paese e fuori, l'ex Ministro dei lavori pubblici, che si era impegnato di fronte al mondo intero a fare entrare in pieno servizio l'aeroporto per le Olimpiadi, e dopo molti mesi dalla loro chiusura non aveva potuto mantenere l'impegno,

ammette pubblicamente l'esistenza di gravi responsabilità, ma le attribuisce ad altri e dichiara: dagli amici mi guardi Iddio. Ora non si capisce se quella parola « amici » si debba considerare come un nome comune di persone, al plurale, o come un nome proprio di persona, al singolare. Egli dichiara: posso dire che la monopolizzazione dei materiali attraverso una serie di società fittizie non è legata ad esponenti direttivi del Ministero dei lavori pubblici. Quali sono queste responsabilità? Di chi sono? Perché non le ha denunciate nel momento che le ha scoperte e documentate? Tutto questo ci è ignoto. Dopo che si è udito a destra questo squillo di tromba, a sinistra (a destra, veramente) risponde lo squillo dell'onorevole Andreotti, il promemoria del Ministero della difesa. L'aeroporto fu preso in consegna dall'Aeronautica soltanto nell'agosto 1960. Anche il Ministero della difesa si è documentato, come ha fatto Togni, nel momento in cui ha preso in consegna l'aeroporto, nel momento del trapasso. Si tratta di una documentazione scritta, dove sono specificati i lavori da eseguirsi per rendere immediatamente efficiente l'aeroporto, i lavori che occorre fare per completarne le attrezzature e gli eventuali lavori di ampliamento. Per i lavori da eseguirsi occorre 800 milioni ed ecco perché, per trovare questi 800 milioni, l'Aeronautica ha dovuto aprire con un certo ritardo l'aeroporto al traffico. Quindi i ritardi sono attribuiti dal Ministero della difesa non a se stesso ma al Ministero dei lavori pubblici, tanto è vero che ha dovuto spendere 800 milioni per rendere almeno parzialmente efficiente subito l'aeroporto.

Per quanto riguarda le oscure faccende amministrative, la Difesa scarica tutte le responsabilità sui Lavori pubblici con la semplice frase epigrafica: « Tutta la parte amministrativa ha sempre fatto capo al Ministero dei lavori pubblici, sul cui bilancio sono state interamente stanziati tutte le somme destinate all'aeroporto ».

Al comunicato della Difesa risponde un altro squillo, che non so dove ubicare, se o destra o a sinistra: il comunicato del Ministero dei lavori pubblici sull'uomo di ferro di Togni, l'ingegner Rinaldi. Il comunicato discolpa da ogni responsabilità il funzionario, pre-

cisa le fasi della sua limpida carriera ed assicura che il suo allontanamento da Fiumicino non è avvenuto in seguito ad alcuna irregolarità riscontrata, ma per esplicita richiesta dell'ingegner Rinaldi.

Tale massiccio rilancio di responsabilità avviene, badate bene, non tra nemici, ma tra Ministri che appartenevano o appartengono allo stesso Governo, che appartengono allo stesso partito, qualche volta alla stessa zona dello stesso partito. Questo massiccio rilancio di responsabilità tuttavia non definisce se non in forma elusiva la natura e la gravità delle responsabilità stesse e contiene sempre un preciso riferimento alla documentazione che ognuno ha contro l'altro: il Ministero della difesa contro quello dei lavori pubblici, il Ministero dei lavori pubblici contro quello della difesa. In tutto questo resta in ombra l'opera del Presidente del Consiglio, il quale ha, tra gli altri compiti, anche quello di coordinare l'azione dei vari Dicasteri. Egli finge di ignorare tutto fino al punto da far dichiarare al giornale del suo partito di avere appreso il testo del primo memoriale dell'Agenzia « Italia » dalla nostra stampa.

Tutto questo palleggiamento di responsabilità dimostra, a parte ogni considerazione di costume, che le responsabilità esistono e, secondo me, sono grandi e debbono essere messe in chiaro. In questa situazione di lotta tra i vari Dicasteri e di agnosticismo del Presidente del Consiglio, non sarà certo il Governo, permettetemi di dirlo francamente, che potrà far luce. È evidente che le indagini debbono essere affidate ad una Commissione parlamentare di inchiesta.

Un altro punto, l'ultimo, ma non per importanza, è quello che riguarda il modo dei finanziamenti stanziati per Fiumicino. La prima legge è del 12 luglio 1949. La discussione in Parlamento si concentrò tutta sul sistema proposto dalla legge, di autorizzare spese per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, e di Fiumicino non si parlò affatto, tranne che nella relazione ministeriale che rilevava l'opportunità che qualcosa per Fiumicino fosse fatta immediatamente, perché si diceva che una parte del traffico dell'altro aeroporto di Ciampino doveva essere scariata a Fiumicino per l'Anno Santo, in quanto

si prevedeva una grande affluenza di turisti in Italia.

Trascuro la legge dei 20 milioni, del 1953. Il finanziamento massiccio è venuto con la legge 15 giugno 1955: 14 miliardi. Nella relazione governativa venne dichiarato che era già stata eseguita una serie di lavori. Precisamente: i lavori per la parziale costruzione di una pista di volo e una di rullaggio e i due impianti idrovori di Focene e del lago Traiano. Vengono poi elencati i lavori che dovranno essere eseguiti col finanziamento richiesto e non si fa alcun accenno agli impianti idrovori. Ciò sta a riprovare che la relazione governativa conteneva l'affermazione che gli impianti idrovori erano completi. La relazione affermava il falso perchè ancora oggi, dopo circa sei anni, gli impianti idrovori del lago Traiano non sono completi. Tutt'altro che trascurabili la confusione, le imprecisioni, le inesattezze con cui i membri responsabili della maggioranza governativa informano la Commissione.

Il presidente Corbellini (che, fatta poca fa la sua sparata tecnica, su cui ci sarebbe molto da dire e da rettificare, ma non è questa la sede, se ne è andato via) informa la Commissione di aver percorso in automobile le due piste già pronte. Ebbene, se il Presidente della Commissione afferma una cosa di questo genere, io ho il dovere di credergli. Eppure non era vero perchè le piste non potevano essere pronte in quanto, nell'elenco dei lavori che dovevano eseguirsi, la relazione ministeriale della stessa legge dei 14 miliardi reca, al paragrafo A) « il completamento di una delle piste in costruzione »! E il Presidente della Commissione aveva affermato di aver percorso in automobile le due piste « già » pronte!

Lo stesso Presidente aggiunge che la caratteristica d'urgenza (cito le sue parole) di questo finanziamento è proprio quella « di poter rendere subito efficiente l'aeroporto per una parte dei traffici continentali. Il nuovo aeroporto anche senza aver ultimate tutte le infrastrutture e tutti gli impianti accessori potrebbe venir subito utilizzato — diceva il Presidente — soprattutto per i grandi aeroplani che possono subito atterrare e decollare nelle grandi piste "già" costruite ». Siamo al 25 maggio 1955.

Tre volte l'avverbio « subito », in questa breve frase; e poi, ripeto ancora, parla il Presidente di piste « già » costruite. Ad una domanda — del resto già citata dal senatore Spezzano — dell'onorevole Buizza, pronto il Presidente risponde che si intende che quei 14 miliardi sarebbero serviti per l'intera opera. Ancora oggi noi non sappiamo quante altre decine di miliardi (indipendentemente dall'adeguamento dei progressi della tecnica aeronautica) si renderanno necessari per quest'opera.

Il rappresentante del Governo nella Commissione (mi pare che fosse l'onorevole Colombo, allora Sottosegretario, ma posso sbagliare e per l'esattezza dovrei ricorrere ai verbali della seduta) si guarda bene dal rettificare le inesattezze del Presidente, mentre — badate — sulla fede di queste tanto poco veritiere affermazioni la Commissione delibera lo stanziamento dei 14 miliardi.

Passiamo alla legge 28 aprile 1959. Nella relazione governativa è detto che, per rendere operante l'aeroporto il 1° gennaio 1960, occorre un'ulteriore spesa di 4.150 milioni. Siamo già nel periodo della gestione Togni ed è passato parecchio tempo da quando è stata condotta la famosa indagine sulla deficienza dell'aeroporto, documentata dai verbali, dalle registrazioni magnetofoniche e da film. Ormai non dovrebbe esistere alcun dubbio sulle opere ancora da eseguire per completare lo aeroporto. Il relatore, in Commissione, dichiara che « col disegno di legge in discussione il Ministero dei lavori pubblici si propone di chiudere definitivamente il capitolo delle spese relative alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale »; il ritardo dei lavori viene giustificato in modo ridicolo (scusatemi) col pretesto del ritrovamento di resti archeologici nella zona. Ed anche qui si rivela il piccolo tentativo di scaricare la responsabilità del ritardo della costruzione sul Ministero della pubblica istruzione; perchè sembrerebbe che l'Intendenza ai monumenti ed alle antichità abbia posto gravi ostacoli che avrebbero provocato un ritardo di 10 anni nei lavori aeroportuali.

Ma il ritardo si giustifica anche con la falsa affermazione che le strutture geologiche avrebbero creato degli ostacoli che non si potevano prevedere. Affermazione falsa, come

ho detto, perchè un'indagine geologica è elementarmente preliminare (tutti i tecnici lo sanno e lo sanno forse anche i non tecnici) per poter costruire un aeroporto, mentre le strutture della zona erano note non da adesso, ma da secoli

Si giustifica il ritardo altresì con l'affermazione (che è di un ex Sottosegretario dei lavori pubblici e della difesa, che si era particolarmente interessato dell'aeroporto) secondo la quale l'aeroporto era nato in un periodo in cui sulla tecnica delle costruzioni aeroportuali non si avevano idee del tutto adeguate al progresso. Anche questa affermazione è falsa — dico falsa — e contraria alla verità. Una missione di esperti, scelti dalle autorità aeronautiche italiane, aveva condotto uno studio serio sull'ingegneria degli aeroporti in America, ed io ne ho qui la relazione tecnica, che è molto pregevole.

E se i tecnici avessero letto questa relazione, certamente avrebbero avuto idee più chiare in fatto di costruzione di aeroporti. Questa relazione potrebbe servire anche per rettificare alcune affermazioni inesatte fatte poco fa dall'onorevole Corbellini, come quella secondo cui all'epoca dell'inizio dei lavori gli aeroporti avevano una pista massima di due chilometri. Ciò non è vero: esisteva in quell'epoca, nel 1950, ad Albuquerque un aeroporto con due piste di quattro chilometri. Ma molte altre cose si possono ricavare da questa relazione, tra cui anche il carico delle cosiddette « gambe di forza », tutti particolari sui quali non voglio intrattenermi per non annoiare l'Assemblea, che non è certo costituita da tecnici.

La Commissione, in base a queste tanto imprecise informazioni e a questo impegno che si sapeva non poter essere mantenuto, credendo di porre la parola fine alla spesa per l'aeroporto, approvò il disegno di legge. Ma la Commissione si illudeva, perchè, badate bene, non molto tempo dopo, soltanto tre mesi dopo, malgrado le assicurazioni date, quasi di soppiatto, nella legge *omnibus* che determinava l'utilizzazione del prestito, introdotti tra gli stanziamenti per i lavori del porto di Genova e l'esecuzione delle opere pubbliche in dipendenza del terremoto, si fanno passare altri quattro miliardi per l'aeroporto

di Fiumicino. E poi ancora, nel gennaio 1960, sono richiesti al Tesoro 4.800 milioni. Sappiamo che di questi 4.800 milioni ne sono stati spesi certamente 800, perchè ce lo ha detto il ministro Andreotti; degli altri 4.000 non sappiamo niente. Però nè dei 4.000 milioni nè degli 800 milioni abbiamo alcuna informazione circa il loro reperimento e la loro copertura. Probabilmente — anche qui non è necessario essere dei profeti — ce li ritroveremo in gran parte nella nota di variazione che il Governo presenta sempre puntualmente l'ultimo giorno dell'esercizio finanziario, a cose già fatte

Ecco il quadro di come si sono potuti ottenere dal Parlamento decine e decine di miliardi da spendere nella palude dell'aeroporto di Fiumicino. Si sono ottenuti con l'approvazione di leggi, basandosi su informazioni false, su giustificazioni inaccettabili, in base ad impegni non realizzabili, oppure introducendo di soppiatto i finanziamenti in leggi di più vasto interesse; e da ultimo, ricorrendo a sistemi che il Parlamento ignora e che per questo deve deprecare.

Ho voluto fare brevemente la storia dei finanziamenti perchè credo che il modo insincero ed ingannevole con cui si è comportato l'Esecutivo verso il Parlamento stia a dimostrare che esso sapeva che le cose non erano pulite e tentava di occultarne il controllo da parte del Parlamento.

Onorevoli colleghi, l'ora è tarda e mi sembra di avere contribuito modestamente, soltanto in base a documenti ufficiali, a dimostrare la gravità eccezionale dei fatti di Fiumicino e a dimostrare che essi possono rappresentare un bubbone molto grosso, tanto grosso che di simili non ne sono mai maturati in quest'ultimo secolo in seno all'Amministrazione pubblica del nostro Paese. (*Commenti dal centro*).

CORNAGGIA MEDICI. Io vorrei che lei mi dicesse innanzitutto dove si sarebbe potuto costruire un aeroporto intercontinentale in Italia.

BERTOLI. Lo direte voi. C'erano le altre due zone allo studio: perchè è stata scelta proprio quella? Ce lo direte voi.

CORNAGGIA MEDICI. Vorrei sapere inoltre il costo degli aeroporti americani, per esempio, e vorrei anche che lei mi dicesse se noi non avremmo avuto delle acerbe critiche se non lo avessimo fatto.

BERTOLI. Avreste dovuto mantenere le promesse con le quali il Governo si era impegnato di fronte al Parlamento! Si sarebbe dovuto cominciare a far funzionare l'aeroporto, o a Fiumicino o in un'altra parte, fin dall'Anno Santo!

Comunque, secondo me, non esiste che un mezzo solo, in regime democratico, per affondare il bisturi in un bubbone simile e asportarlo dal corpo dell'Amministrazione. Le inchieste e le indagini amministrative servono tutt'al più a far volare qualche straccio. Il Paese e il Parlamento chiedono invece che una luce completa sia fatta, e con massima, severa obiettività. Questo Governo, che fra le etichette sotto cui è sorto aveva anche quella della moralizzazione, dovrebbe essere il primo a proporre l'inchiesta parlamentare. Il Paese deve essere assicurato che mai più la realizzazione di opere pubbliche di qualsiasi genere, ma specialmente di quelle di grande interesse, sia subordinata a interessi di speculatori. Il Paese deve sapere anche come, mentre il Governo negava l'aumento delle pensioni ai mutilati di guerra, i fondi alle ricerche scientifiche, gli aumenti agli insegnanti medi, i 300 milioni, fino all'altro giorno, necessari per le pensioni ai perseguitati antifascisti che hanno contratto malattia nei lunghi anni di carcere scontati sotto il regime fascista, come sono state spese queste decine di miliardi, se sono state o no in parte ingoiate dalla rete di speculatori, le cui maglie possono estendersi perfino nelle zone delicate della nostra Amministrazione statale. Il Paese vuole luce e giustizia e soltanto l'inchiesta parlamentare dà garanzia che luce e giustizia siano fatte. *(Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni).*

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dello svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

VALENZI, Segretario:

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali misure intenda prendere allo scopo di far cessare i sistemi discriminatori posti in atto da sempre dall'Ente Delta padano nei confronti delle cooperative di lavoro della zona di riforma, in particolare nelle terre bonificate nel comune di Comacchio e ancora nella recente concessione dei lavori in valle Giralda nel comune di Codigoro.

E quali misure intenda prendere affinché dal suddetto Ente vengano rispettate le leggi relative alla cooperazione, ponendo fine alla costituzione di pseudo cooperative le quali si rivelano sempre come organi di ricatto politico ed economico contro la quasi totalità dei lavoratori (1010).

BOSI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare per normalizzare l'attività amministrativa dell'Istituto case popolari con sede in Bari, specialmente in considerazione:

a) delle serie preoccupazioni suscitate dall'enorme disavanzo della gestione;

b) del fatto che alcuni comprensori di case, presentando gravi difetti di costruzione, sono da ritenersi inabitabili;

c) dell'inopinata maggiorazione dei canoni dovuti dagli inquilini, togliendosi a pretesto la necessità di dover colmare l'accenato disavanzo;

d) della dubbia funzionalità degli organi amministrativi, e, in particolare, della palese incompatibilità dell'attuale Presidente, il quale, tra l'altro, è incaricato regionale della gestione I.N.A.-Casa, in rapporto d'interessi con l'Istituto case popolari, per il che difettano le dovute garanzie per una imparziale rappresentanza nei predetti enti.

L'interrogante, tenuto conto del pregiudizio arrecato in circa 4.000 inquilini colpiti dagli esosi aumenti dei canoni, ravvisa la necessità che siano impartite disposizioni sospensive del pagamento dei predetti aumenti (1011).

MASCIALE,

Al Ministro dei trasporti, per conoscere:

a) le ragioni per le quali lo Stato continua a sovvenzionare la Società concessionaria della tramvia « Bari-Barletta », e della ferrovia « Bitonto-Santo Spirito », per un importo globale calcolato all'incirca sui duecento milioni di lire annue; e ciò, nonostante che la Società concessionaria della tramvia « Bari-Barletta » — da oltre due anni — non effettui più il servizio datole in concessione;

b) le persone fisiche che rappresentano la predetta Società, e se le stesse siano compartecipi della Società a r.l. esercente gli autoservizi di linea « Bari-Barletta », sino a due anni addietro concorrenziale della Società ferrotramviaria;

c) per quali motivi, malgrado la copertura del finanziamento già disposto, e nonostante che siano trascorsi moltissimi anni, non sia stato ancora ultimato il tronco ferroviario che deve congiungere Bitonto a Bari, tenuto conto della brevità del percorso;

d) i motivi per i quali, nonostante la evidente necessità, non viene attivato il traffico ferroviario tra Barletta e Bitonto;

e) perchè, infine, gli organi competenti della pubblica Amministrazione non sono riusciti a far rientrare nella legalità la suddetta Società a r.l. esercente gli autoservizi di linea « Bari-Barletta », la quale non soltanto si vale di mezzi insufficienti, ingenerando il più vivo, e del resto giustificato, malcontento fra i viaggiatori, ma sistematicamente viola le disposizioni normative che disciplinano i rapporti di lavoro tra la Società concessionaria ed i propri dipendenti; laddove la pubblica Amministrazione ha il dovere-potere di esigere che le suddette norme siano rigorosamente ottemperate (1012).

MASCIALE

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

Al Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno ed ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti si intendano prendere allo scopo di eliminare le cause che hanno determinato, nell'inverno 1959-60 e nel periodo attuale 1960-61, ben cinque disastrose alluvioni del Garigliano, con la conseguente distruzione dei raccolti di grano, foraggio, ortaggi e la drastica riduzione del raccolto degli agrumi su 2.500 ettari di terreni, nei comuni di Castelforte e Sessa Aurunca, di proprietà o gestiti in affitto, mezzadria e colonia parziaria da coltivatori diretti;

le alluvioni hanno creato una drammatica e, in molti casi, tragica situazione economica per centinaia e centinaia di famiglie contadine e per le Amministrazioni comunali, resa ancora più dolorosa dal fatto che nelle zone non vi è altra fonte di lavoro e di reddito che l'agricoltura;

la causa delle alluvioni sembra doversi ricercare nel riversamento, a monte della diga della S.A.E.M. sul Garigliano a Castelforte, delle acque di scarico della centrale idroelettrica costruita sul Voltorno e nel mancato drenaggio del letto del Garigliano a valle della diga S.A.E.M. (2069).

MAMMUCARI

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se, data l'insufficienza della strada Pavia-Magenta, insufficienza fattasi più acuta per l'incremento del traffico determinato dall'apertura dell'autostrada Chiasso-Milano-Serravalle, e considerato che l'Amministrazione provinciale di Milano non ritiene di provvedere, non giudichi opportuno includere detta strada nella rete statale e far eseguire con urgenza le indispensabili spese di sistemazione (2070).

MONTAGNANI MARELLI

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere per alleviare il disagio delle famiglie contadine della Toscana gravemente colpite dal maltempo.

Le forti e continue precipitazioni degli ultimi mesi hanno impedito la semina dei cereali in una forte percentuale del terreno seminativo: tale percentuale è particolarmente elevata in provincia di Pisa e in alcuni Comuni dell'aretino e del pisano. Estesi allagamenti lasciano prevedere un cattivo raccolto anche là dove la semina ha potuto effettuarsi.

La perdita totale o parziale del raccolto minaccia pertanto gravemente le famiglie contadine e aggraverà ulteriormente la precaria condizione economica della Toscana, apportando, nel settore agricolo, nuovi elementi di crisi.

In particolare, gli interroganti chiedono di sapere se intenda:

a) presentare una proposta di legge che proroghi i benefici previsti da precedenti leggi per analoghe calamità (sgravi e dilazioni fiscali);

b) richiamare l'attenzione dei Prefetti affinché siano evitati ostacoli e limiti a quelle Amministrazioni comunali e provinciali che, nella misura delle loro possibilità di bilancio, intendano già per loro conto intervenire a favore delle aziende e delle famiglie colpite (2071).

MENCARAGLIA, SCAPPINI, BITOSSÌ,
RISTORI, LUPORINI

Al Ministro della pubblica istruzione, premesso: che Falone Domenico, bidello dello Istituto agrario di Alanno (Pescara), collocato a riposo fin dal giugno 1959, non riesce a conseguire ancora la sua pensione; che, secondo le informazioni ricevute, la pratica è rimasta bloccata presso l'Ispettorato per l'istruzione inferiore di 2° grado, dislocato all'E.U.R.; che l'interrogante scrisse nel luglio 1960 al detto ufficio e la risposta fu che per procedere alla liquidazione si attendeva la registrazione da parte della Corte dei conti dei decreti ministeriali n. 2259 del 21 ottobre 1958 e n. 3595 del 20 dicembre 1958, concer-

nenti rispettivamente la concessione dell'aspettativa e la rettifica dell'assegno personale; che, con successiva lettera allo stesso Ispettorato, l'interrogante comunicò che quei decreti risultavano registrati addì 30 giugno 1960 e già trasmessi al Ministero, ma che, pur dopo tale comunicazione, le cose sono rimaste al punto di prima, l'interrogante chiede di sapere se si ritenga tollerabile che un impiegato, dopo aver servito lo Stato per tutta una vita, debba essere messo in condizioni umilianti di bisogno da lungaggini burocratiche, spiegabili soltanto con una assoluta insensibilità della Amministrazione verso i diritti dei cittadini e quali provvedimenti si intendano adottare non solo per far sì che il malcapitato Falone non abbia a passare a miglior vita prima di ottenere quanto dovutogli, ma soprattutto perchè la questione generale dell'acceleramento della procedura di liquidazione delle pensioni sia adeguatamente affrontata e risolta (2072)

MILILLO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per assicurare la funzionalità del Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo acquedotto pugliese, nonchè la normale gestione, nell'interesse degli utenti del suddetto Ente, considerato che da tempo vengono praticate misure estremamente limitative nell'erogazione dell'acqua, con gravissimo pregiudizio e malumore delle numerose popolazioni servite (2073).

MASCIALE

Al Ministri dell'interno e della sanità, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per pervenire alla sollecita democratizzazione dell'Ospedale consorziale di Bari, tuttora retto da un Commissario prefettizio, essendo profondamente avvertita la necessità di affidare agli organi deliberanti ordinari la direzione del suddetto ente, sia per risanare la situazione finanziaria, sia per armonizzare la vita interna di quell'importante

organismo dominata da intestine discordie che gettano ombre sull'anzidetta istituzione (2074)

MASCIALE

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali motivi hanno determinato l'autorizzazione ad importare materie grasse che sono state poi trasformate in olio posto in vendita in concorrenza all'olio di oliva, con gravissimo pregiudizio sia per l'economia olivicola, investita da una spaventosa crisi, sia per la salute dei cittadini insidiata dagli anzidetti prodotti; e ciò in antitesi con le vigenti disposizioni legislative sostanzialmente protese alla difesa dell'olio di oliva.

Pertanto, ed in considerazione anche del fatto che sono state incoraggiate iniziative dirette a creare, pure nel nostro Mezzogiorno, stabilimenti industriali atti alla trasformazione delle predette materie grasse, l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intendano sollecitamente emanare per sanare siffatta anormale situazione (2075)

MASCIALE

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere a che stato trovasi la pratica che riguarda la costruzione del fabbricato per l'Archivio notarile in Palmi (Reggio Calabria), per la quale il comune di Palmi ha messo a disposizione il suolo edificatorio, alla via Vittorio Veneto, con donazione gratuita del 18 ottobre 1958, accettata con atto 19 gennaio 1960, n. 4402, del Repertorio del Ministero di grazia e giustizia, Ufficio centrale archivi notarili, registrata a Roma il 15 febbraio 1960.

Avendo il Ministero informato il comune di Palmi fin dall'ottobre 1960 che si dava incarico al Genio civile per il progetto di massima, si chiede di sapere a chi o a che cosa è dovuto il ritardo della pratica (2076).

MARAZZITA

Al Ministro della difesa, per conoscere se risponda a verità che:

la legge sull'avanzamento degli ufficiali 12 novembre 1955, n. 1137, pur essendosi dimostrata validissimo strumento idoneo a normalizzare lo sviluppo di carriera dei quadri delle Forze Armate, ha determinato, tuttavia, nei ruoli degli ufficiali dell'Esercito, una serie di inconvenienti, quali ad esempio: collocamento in ausiliaria, a soli 48 anni, di ben 200 capitani raggiunti dai limiti di età in tale grado senza avere avuto la possibilità di essere valutati per l'avanzamento al grado superiore; mancata attivazione dell'istituto dell'« a disposizione » per cui, a livello tenente colonnello, si è verificata una stasi da parte di un elevato numero di ufficiali (circa 500) che, pur essendo stati valutati più volte (per le Armi di fanteria e Genio fino a 6 valutazioni, compresa quella in corso), continuano a permanere nei ruoli ove vengono raggiunti dai limiti di età senza poter conseguire la promozione nè nel servizio permanente effettivo nè nell'« a disposizione », eccetera;

tali inconvenienti destinati ad aggravarsi in avvenire, oltre a porre gli ufficiali dell'Esercito in condizioni di inferiorità nei riguardi degli ufficiali delle altre Forze Armate, dove gli inconvenienti non si verificano o sono di entità trascurabile, hanno determinato uno stato di grave preoccupazione e disagio negli ufficiali inferiori e superiori e nelle loro famiglie;

gli organi tecnici dell'Esercito hanno già da tempo posto allo studio il problema che ha trovato adeguata soluzione nel quadro di un progetto di legge sulla costituzione di un ruolo « speciale » o « parallelo » (analogo a quello già in atto presso le altre Forze Armate), inteso a restituire la giusta funzionalità alla legge di avanzamento.

L'interrogante, considerato che la questione è di capitale importanza per i quadri dell'Esercito, chiede inoltre al Ministro se non ritenga opportuno accelerare la presentazione alle Camere del suddetto progetto di legge, per non procrastinare ulteriormente un tale stato di disagio morale del personale (2077).

TIRABASSI

Ordine del giorno
per la seduta di giovedì 26 gennaio 1961

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 26 gennaio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito dello svolgimento delle interpellanze:

SPEZZANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che quotidiani, periodici e agenzie hanno più volte denunciato moltissime responsabilità cui si sarebbe incorsi nella scelta del suolo per l'aeroporto di Fiumicino e nella realizzazione dell'opera, responsabilità che, se vere, sarebbero di gravità addirittura eccezionale;

che, nonostante le suddette denunce, finora, il Governo non ha in alcun modo smentito nè i moltissimi « si dice » nè alcuni fatti ben determinati che appaiono dalle surricordate pubblicazioni, favorendo così la diffusione di un vivo allarme nella pubblica opinione,

chiede che diano al Senato le necessarie ed opportune informazioni e delucidazioni sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

Più particolarmente, chiede di sapere se è vero:

a) che la zona scelta per la costruzione dell'aeroporto — e per la quale sarebbe stato pagato un prezzo di gran lunga superiore a quello di mercato — era stata dichiarata inadatta da tecnici dell'aviazione, da ingegneri e da esperti;

b) che, per rendere possibile la costruzione, sono state necessarie costosissime opere di bonifica e di prosciugamento e che i molti miliardi spesi al riguardo non avrebbero dato i risultati sperati, tanto che circa un terzo della seconda pista, per i cedimenti verificatisi, avrebbe dovuto essere rifatto per ben tre volte con una spesa di oltre un miliardo;

c) che, per motivi mai indicati, sarebbe stato abbandonato l'originario progetto redatto da tecnici del demanio aeronautico con la collaborazione di dirigenti dell'aeroporto di Ciampino e di tecnici delle compagnie aeree e sarebbe stato scelto invece un progetto di un gruppo di architetti e ingegneri civili che, per la prima volta, venivano impegnati in un lavoro come quello dell'aeroporto, tanto che il progetto non prevedeva quasi tutti i servizi ed alcuni degli impianti fondamentali al punto che, nel corso dei lavori, si sarebbe dovuto ricorrere non solo a continui adattamenti ma si sarebbero dovute improvvisare aggiunte di vasti complessi edilizi, creando così un caos tecnico ed amministrativo e rendendo indispensabili nuove ingenti spese, con l'aggravante della diffusione degli appalti diretti e delle assegnazioni dei lavori senza preventivi e senza capitolati di appalto e con l'altra aggravante che poche persone, mediante alcune società fittizie, avrebbero monopolizzato le forniture dei materiali, l'esecuzione delle opere e gli appalti dei servizi; il tutto, nonostante le ripetute proteste degli organi tecnici dell'aeroporto di Ciampino;

d) che, per le deficienze sopra indicate e per le altre che si indicheranno, l'opera sarebbe giudicata non rispondente ai concetti di tecnica moderna e alle esigenze del traffico degli aviogetti;

e) che, trovandosi l'aeroporto sullo stesso asse e a circa 18 chilometri da quello militare di Pratica di Mare, dovrebbe questo trasferirsi altrove con un onere di spesa più che rilevante a carico dello Stato;

f) che, non essendo stati previsti nel progetto i locali per gli uffici e i servizi delle compagnie aeree, questi si sarebbero dovuti ricavare con sovrastrutture creando un mezzanino sotto il tetto;

g) che nell'interno dell'aerostazione, che sarebbe costato 6 miliardi, la pioggia entrerebbe da più parti e che il tetto in metallo e vetro avrebbe ceduto, così che con una spesa più che rilevante si sarebbe dovuto sostituire il vetro con il plexiglas;

h) che la torre di controllo, per la quale si sarebbe speso oltre un miliardo, non potrebbe funzionare tanto da essersi resa indispensabile la costruzione di una torre provvisoria;

i) che mancherebbero i locali per l'assistenza tecnica ad uso delle varie compagnie, le quali si sarebbero consorziate per provvedere direttamente alla costruzione dei locali necessari e le ditte stesse, dal 1° giugno 1960, pagherebbero il fitto per i locali ancora non costruiti dalle imprese appaltatrici;

l) che si sarebbero dovuti demolire, e quindi ricostruire, i portali di accesso per essere stati costruiti ad una altezza tale da non consentire il transito dei trasporti.

Chiede infine di sapere se sia vera la voce secondo la quale alcune autorevoli personalità politiche patrocinerebbero la costituzione di un consorzio per la gestione dell'aeroporto, giudicato immorale dai tecnici del Ministero della difesa aeronautica, perchè mentre il consorzio incasserebbe tutti i proventi dell'opera costruita con il denaro dello Stato, graverebbe sul pubblico erario l'eventuale disavanzo (circa 70 miliardi essendone stati spesi finora 30, essendone stati chiesti altri 10 per il completamento dell'opera ed essendone necessari altri 30 per la sistemazione dell'aeroporto, il completamento di alcune opere, il rifacimento di altre, la installazione di quelle mancanti, l'adeguamento di quelle che per errore di impostazione non sono funzionali).

Ed infine, se e quali provvedimenti si intendano prendere per colpire i responsabili della corruzione e dello sperpero del pubblico denaro, tranquillizzare la pubblica opinione fortemente scossa dalle voci sopra indicate e se non si intenda disporre al riguardo una inchiesta parlamentare per la quale l'interpellante si riserva di presentare apposita proposta di legge (357).

CORBELLINI (GARLATO, CRESPELLANI). — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per avere esatte informazioni sulla idoneità della località prescelta e delle infrastrutture co-

struite per l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino; nonchè sulla condotta amministrativa delle opere eseguite, sulla loro efficienza in relazione allo stato attuale della tecnica aeronautica e sulle possibilità di rapido adeguamento ai progressi già in atto e a quelli prevedibili (380).

BERTOLI (MAMMUCARI, DONINI, SACCHETTI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se, in seguito alle gravi notizie apparse sulla stampa di ogni tendenza politica e alle dichiarazioni preoccupanti fatte da personalità politiche che hanno avuto responsabilità di governo circa irregolarità concernenti l'aeroporto di Fiumicino, abbia disposto indagini per accertare le denunciate deficienze e responsabilità; in caso affermativo chiedono di conoscere le risultanze (382).

e delle interrogazioni:

SANSONE (ALBERTI). — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Affinchè voglia dire al Senato se è esatto che l'aeroporto di Fiumicino, pur essendo costato all'Erario una somma ingente, è al momento inefficiente non potendovi atterrare, fra l'altro, i grossi apparecchi a reazione.

E principalmente dire a chi devono farsi risalire le responsabilità e quali provvedimenti si intendono adottare per un fatto di tale gravità (987).

NENCIONI (FRANZA). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e della difesa.* — Con riferimento alle notizie accolte dalla stampa di informazioni circa:

1) la precaria situazione delle piste di involo ed atterraggio dell'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci dovuta alla situazione del terreno;

2) la vicinanza dell'aeroporto militare di Pratica di Mare che viene ad interferire, con gli aerei a reazione, sulle zone di attesa dell'aeroporto Leonardo da Vinci;

3) altri fattori che rendono precaria l'agibilità dell'aeroporto stesso;

4) la mancanza di infrastrutture e ricettività tecnica che interferirebbero negativamente sulle operazioni accessorie alla gestione di linee aeree,

chiedono di conoscere quali fatti nuovi hanno determinato la decisione di aprire l'aeroporto di Fiumicino al traffico aereo mondiale e quali garanzie possono dare attualmente le piste che mostrano ancora avvallamenti incompatibili con la loro funzione tecnica ai fini della sicurezza dei cittadini e del prestigio della nostra aeronautica civile (992).

GENCO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere l'entità dei lavori ancora occorrenti all'aeroporto di Fiumicino e come saranno risolti i problemi del traffico, per congiungere agevolmente l'Aeroporto suddetto con Roma e con Ciampino (1003).

PASTORE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali provvedimenti intendano prendere per accertare tutte le responsabilità ministeriali e governative

nelle irregolarità, nelle malversazioni e negli sperperi largamente denunciati dalla stampa e da uomini politici di tutti i partiti ed avvenuti nella costruzione ultradecennale dell'aeroporto di Fiumicino (1005).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Ordinamento dei servizi antincendi e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e stato giuridico e trattamento economico del personale dei sottufficiali, vigili scelti e vigili del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (622-*Urgenza*).

2 ANGELILLI ed altri. — Modifiche ed integrazioni alla legge 10 agosto 1950, n. 648, e alla legge 26 luglio 1957, n. 616, in materia di pensioni di guerra (535-*Urgenza*).

Integrazioni e modifiche alla legislazione delle pensioni di guerra (1016)

La seduta è tolta (ore 20,35).

Doti ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari