Il 16 gennaio in Parlamento i risultati dell'inchiesta

Lo scandalo di Fiumicino al giudizio delle Camere

La stampa sottolinea la entità dell'affare - Il governo ha predisposto un disegno di legge per coprire i 4 miliardi spesi abusivamente da Togni

I Presidenti del Senato e della Camera, alla ripresa dei lavori fissati per il 16 gennaio, comunicheranno alle assemblee i risultati cui è pervenuta la Commissione di inchiesta sulle scandalose vicende di Fiumicino. Nulla è dato sapere, per ora, circa l'*iter* del dibattito che si aprirà in Parlamento. E' certo però che non mancheranno iniziative per assicurare al dibattito un'ampiezza, un respiro e un esito adeguati al valore delle conclusioni dell'inchiesta. I nodi venuti al pettine sono molti e gravi, investono la responsabilità di ministri in carica (è il caso di Andreotti, censurato per aver difeso alti ufficiali contro i quali si chiedono ora severi provvedimenti disciplinari e l'accertamento di eventuali responsabilità penali), nonché la condotta dei presidenti del Consiglio succedutisi alla testa del governo a partire dal 1947. Più in generale, si è messo a nudo la carente condizione della pubblica amministrazione, nella quale gli scandali trovano un terreno propizio non a causa di complicità individuali ma a causa di tutto un sistema di rapporti coi privati che ha ovvie radici politiche.

L'inchiesta sull'aeroporto di Fiumicino, in sostanza, investe il gruppo dirigente democristiano per gli arbitrii in campo legislativo, per il disprezzo nei confronti del Parlamento troppo spesso privato della facoltà di controllo, per il modo come viene maneggiato il pubblico denaro. E' fin troppo evidente, quindi, che alle risultanze dell'inchiesta dovranno far seguito misure e decisioni concrete, e che su questo il Parlamento sarà chiamato a discutere ed eventualmente a votare. Si vedrà in tale occasione come si schiereranno i diversi gruppi politici, dopo che — va detto — perfino la stampa ufficiosa, in genere molto benevola verso le pubbliche ruberie, ha questa volta sottolineato quasi unanime l'entità dello scandalo.

Si prendono ad esempio le prese di posizione della *Stampa* e del *Giorno*, al Nord, mentre nella capitale l'unica eccezione è costituita da un paio di giornali di estrema destra, scesa in campo in difesa agli uomini protagonisti dello scandalo.

Da parte del governo, finora, non si è avuta alcuna reazione, salvo la decisione di presentare un disegno di legge per coprire la spesa di 4 miliardi effettuata da Togni senza copertura: una sanatoria postuma per una delle più gravi manchevolezze che l'inchiesta parlamentare ha posto in luce.

Ma quante sono le manchevolezze e gli abusi registrati? Non sarà male riassumerne i principali.

La costruzione fu avviata senza una legge dello Stato...

La costruzione dell'aeroporto di Fiumicino fu avviata e condotta avanti senza una legge che desse garanzia di decisioni maturate attraverso il dibattito, anche parlamentare, e significasse previsione dei costi, dell'ampiezza dell'opera, delle fonti e dei tempi di finanziamento, oltreché degli uffici e degli enti pubblici incaricati della esecuzione. E' mancato in sostanza, alla origine, un atto di legge nel quale fosse espressa la volontà dello Stato di eseguire un lavoro di tanta importanza, ed è mancata anche una deliberazione del governo che avrebbe dovuto rappresentare, perlomeno, un impegno amministrativo collegiale, atto a dare un indirizzo unitario a tutte le amministrazioni statali interessate.

...e condotta avanti senza un preventivo dei costi

Non è mai stato stabilito, se non con criteri di assurda approssimazione, un preventivo della spesa cosicché, «non si è mai saputo con precisione quanto l'aeroporto sarebbe venuto a costare»: sono le candide ammissioni dell'on. Andreotti nell'interrogatorio cui è stato sottoposto dalla commissione. Eppure, avrebbe «dovuto costituire ragione di cautela — afferma la relazione della commissione di inchiesta — il fatto che nel primo progetto di massima approvato dalla commissione Matricardi nell'aprile 1948, si prospettava una spesa di quindici miliardi, mentre in quello chiamato "definitivo" (ma in realtà pur esso meramente orientativo...) elaborato nel gennaio 1949, a distanza di soli nove mesi e fondato come il precedente sul sistema delle sei piste, il preventivo raggiungeva i ventiquattro miliardi...». Bisognerà arrivare però al '55 per avere un progetto più organico, suddiviso in due piani, uno attuale e l'altro di ampliamento. La spesa prevista era calcolata, per il primo piano, in L. 24.300.000.000.

Ma finora sono stati spesi, per il primo piano, oltre 40 miliardi, mentre il ministero della Difesa ha elaborato un «piano di ampliamento» per altri 30 miliardi: 70 in tutto.

Nuovi finanziamenti per opere già pagate

In questo marasma, le richieste di finanziamenti suppletivi per il completamento di opere che erano state date per coperte da precedenti assegnazioni finanziarie, furono innumerevoli. Allo scandalo si aggiunge lo scandalo: i disegni di legge e le relazioni ministeriali ogni volta prospettarono al Parlamento ragioni di urgenza «in vista del completamento dei manufatti e dell'imminente funzionamento dell'aeroporto». Quest'avvio fu previsto una prima volta per l'Anno Santo (1950) e quindi per il 1. gennaio 1960. Occorrerà però attendere il 16 gennaio '61 perché l'aeroporto entri effettivamente in funzione.

Inidonei gli accertamenti per la scelta del terreno

Nella scelta del terreno su cui sarebbe poi sorto l'aeroporto, gli interessi dei gruppi immobiliari ebbero la prevalenza, come abbiamo citato riassumendo domenica la relazione; e così, troppo rapidamente, si rinunciò a Casal Palocco in favore di Fiumicino. Scarsa attenzione fu posta al problema della rispondenza dell'area alle norme della tecnica aeronautica. Non solo, ma l'indagine tecnica condotta con superficialità, sorvolò sullo studio della struttura del sottosuolo e dell'attitudine di questo a sopportare l'ingente peso degli edifici e dei velivoli. In proposito il prof. Scarsella, dell'ufficio geologico del corpo statale delle miniere, ha dichiarato che «in una sola giornata si compì il sopralluogo sulla zona di Ostia a sud del Tevere, e su quella di Fiumicino a nord: si partì la mattina e si tornò la sera e si vide naturalmente quel che fu possibile vedere». Ha aggiunto il professor Scarsella che «i sondaggi specifici furono spinti fino a dieci, quindici metri, ma che sarebbe stato forse opportuno andare un pochino più a fondo».

Soltanto molto tempo dopo furono fatte ricerche più serie, ma oramai le cose erano state portate ad un punto tale per cui «la natura del terreno ha posto i tecnici di fronte a situazioni impreviste che non poco hanno influito sull'andamento dei lavori» — ha ammesso Togni alla commissione di inchiesta —; e «si è impostata la progettazione di sì importante opera senza avere la conoscenza delle effettive condizioni del sottosuolo, le quali potevano dare, come hanno dato, sfavorevoli sorprese anche dal punto di vista della spesa».

Le incredibili vicende sul costo del terreno

In un primo tempo, a seguito di una perizia dei tecnici dell'ufficio erariale, il terreno di Fiumicino, di proprietà della principessa Anna Maria Torlonia, era stato fissato in 307.000 lire circa l'ettaro. Sono seguite perizie e controperizie, fino a far toccare la cifra media in circa 740 mila lire per ettaro. Bastò a questo proposito una lettera del ministero della Difesa aeronautica, firmata dal colonnello Toscani, perché la convenzione stipulata fra il ministero dei Lavori Pubblici e la principessa Torlonia nel 1950 (prezzo fisso) venisse rescissa creando così le condizioni perché il costo del terreno subisse successivamente un ingiustificato rialzo.

La paradossale figura del colonnello Amici

Un altro alto ufficiale dell'aviazione che ha una posizione di primo piano nello scandalo (e che fu strenuamente difeso, insieme con il colonnello Toscani ed il colonnello Panunzi, dal ministro Andreotti al Senato) è il colonnello Giuseppe Amici, una strana figura di militare e di imprenditore.

Riassunto in servizio nel 1950, l'Amici fu posto alla direzione dell'ufficio progetti della direzione generale dell'aviazione civile, carica che ricoprì fino al 1958. Già nel periodo in cui era stato tenuto fuori dai ruoli dell'A.M., l'Amici aveva svolto intensa attività imprenditoriale, che non abbandonò dopo il ritorno nei ruoli. La commissione parlamentare ha trovato molti ostacoli nelle sue indagini sull'ufficiale, tanto che ha dovuto svolgere una inchiesta particolare per appurare che egli, direttamente o dietro compiacenti prestanomi, tra cui la moglie ed il figlio o parenti, controllava una miriade di società che anche a Fiumicino svolsero attività di rilievo tale che, si legge nella relazione, «gli utili delle imprese dovettero essere non trascurabili se consentirono all'Amici e alla consorte di acquistare negli anni dal 1954 al 1960 beni immobili per parecchie diecine di milioni ed impegnare altre rilevanti somme nelle attività sociali innanzi riferite».

E' risultato che un certo Anselmo Fusari, con una società a responsabilità limitata, la TEBI, avente un capitale di appena 900 mila lire, dall'aprile 1955 al settembre 1961 ha emesso fatture, per trasporto e fornitura di materiale (in gran parte a Fiumicino ed alla Malpensa) per circa 800 milioni di lire; un semplice muratore, Mario Travaglini, già alle dipendenze dell'Amici, si iscrisse nel febbraio 1958 alla Camera di Commercio come ditta individuale edile e cinque mesi dopo, in seguito a *gara ufficiosa*, ottenne l'appalto per la costruzione di tre fabbricati dell'aeroporto di Fiumicino, per l'importo di 23 milioni.

Una inchiesta del ministero della Difesa nei confronti dell'Amici non aveva portato all'individuazione di alcuna responsabilità dell'ufficiale, per il quale la commissione parlamentare ha chiesto invece provvedimenti di carattere disciplinare.

Pacciardi impedì la rescissione del contratto con l'amico Manfredi

Il ministero dei Lavori Pubblici non riuscì, nel 1952, a superare gli ostacoli frapposti dagli uffici del ministero della Difesa alla rescissione del contratto di appalto, ottenuto a licitazione privata, per la costruzione della pista n. 2, affidato all'impresario Manfredi, amico di famiglia dell'allora ministro della Difesa on. Pacciardi.

In una riunione, tenuta al ministero della Difesa il 26 febbraio 1952, tra alti ufficiali dell'aeronautica ed alti funzionari dei Lavori Pubblici «in merito alla situazione creatasi in dipendenza della sospensione dei lavori da parte della ditta Manfredi — afferma la relazione della Commissione d'inchiesta — si trae l'impressione di due fronti di opinioni nettamente contrapposte: da un lato, i "rappresentanti" della Difesa, per incarico ricevutone dal ministro on. Pacciardi, sostengono la opportunità di non arrivare alla risoluzione del rapporto, al fine di evitare una nuova procedura di appalto e, quindi, stasi e lungaggini che avrebbero potuto determinare reazioni dell'opinione pubblica; dall'altro, i "rappresentanti" dei Lavori Pubblici oppongono la colpevolezza dell'impresa, la sua inidoneità a far progredire i lavori e la conseguente necessità di rescindere il contratto. La discussione si protrae a lungo, deviando in qualche momento dal tema principale, e le due parti sostengono con varietà di argomenti e con insistenza i rispettivi punti di vista. Alla fine i funzionari dei Lavori Pubblici aderiscono alla tesi prospettata dal capo di gabinetto del ministro della Difesa, generale Pezzi, di tentare la via dell'"ultimo accordo" con l'impresa, ed il generale si assume l'incarico di "agire in tal senso" presso il titolare: il che egli attua dopo pochi giorni convocando in ufficio il Manfredi».

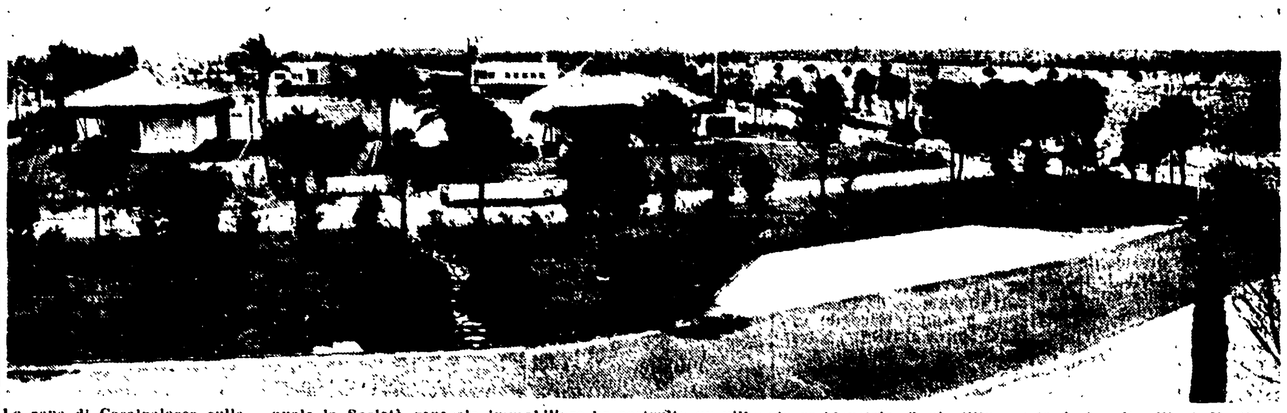
La commissione d'altra parte — aggiunge la relazione — in sede di discussione, aveva sollevato il dubbio che il motivo di detto intervento potesse ravvisarsi nei rapporti di amicizia esistenti fra il Manfredi, la consorte dell'on. Pacciardi ed il generale Pezzi, ritenendo però tale dubbio, in conclusione, infondato. Tuttavia, a sostanziale conferma delle rivelazioni di «Paese Sera», la commissione afferma testualmente: «Nel 1951 la consorte dell'on. Pacciardi, attraverso un contratto preliminare, s'impegnò ad acquistare un appartamento, e in seguito, e più precisamente negli anni 1959 e 1960, ampliò la sua proprietà nello stesso immobile di via Pollaiolo, pervenendo in definitiva all'acquisto della maggioranza delle azioni della CORES, la quale si è venuta a trasformare, secondo l'intento della signora Pacciardi di mantenersi estranea ad ogni attività speculativa, in una società immobiliare di mera gestione con divieto di compiere operazioni edilizie di sorta».

Il contrasto con Manfredi fu risolto un anno dopo, con la rescissione del contratto. Lo Stato pagò al costruttore 60 milioni a titolo di transazione. In proposito, la commissione rileva la «inopportunità dell'intervento del ministero della Difesa». Per quanto riguarda il Pacciardi, la commissione esprime la opinione che «sarebbero stati consigliabili una maggiore cautela ed un'azione diretta ad evitare che fossero intrattenuti rapporti» tra le due famiglie, quella del ministro e quella del costruttore.

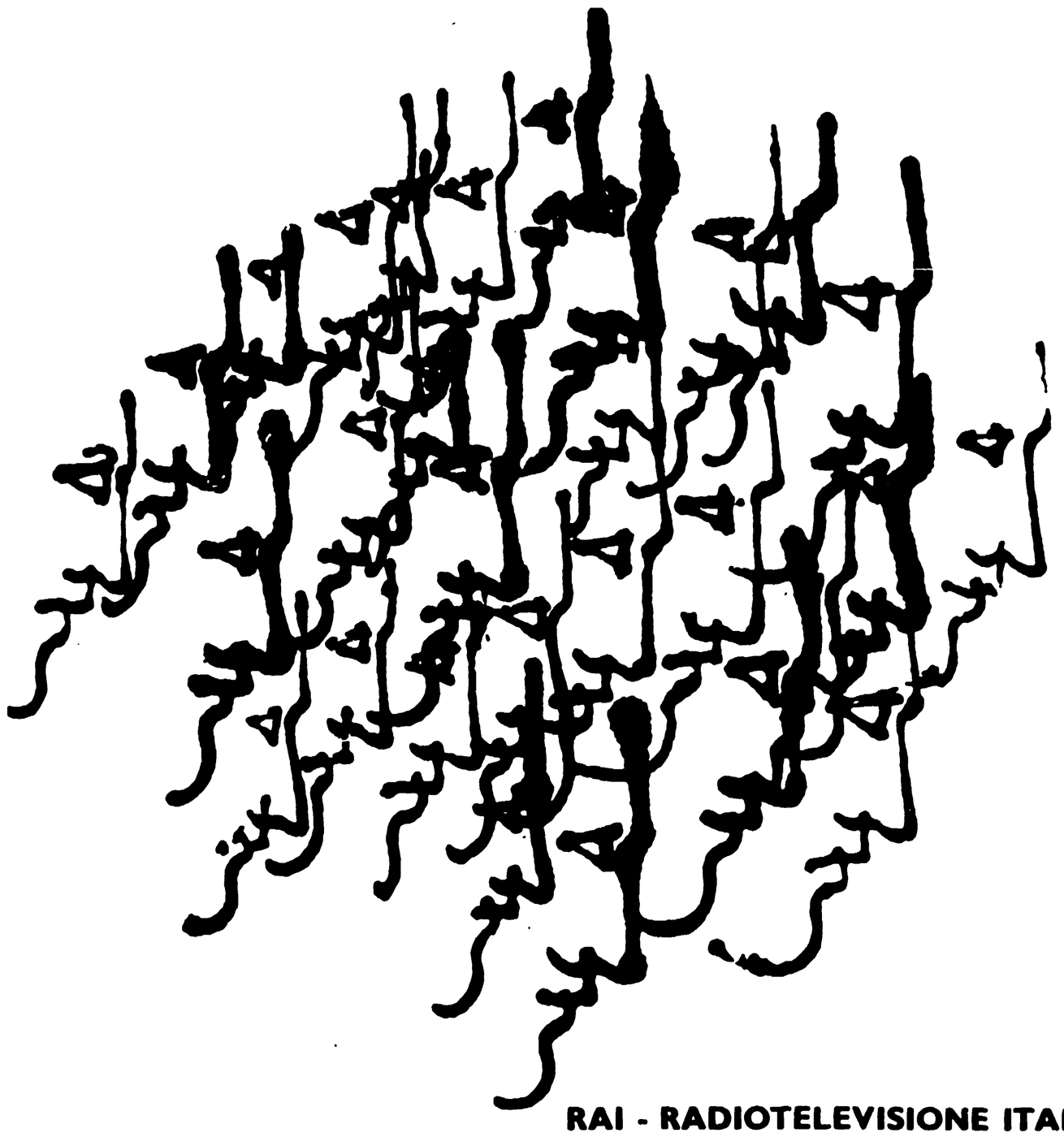
Appalti a trattativa privata e ufficiosa

Il ministero dei LL.PP., per parte sua, ha complessivamente speso 30 miliardi e 600 milioni fino al 31 ottobre 1961. Quattro miliardi costituiscono la somma spesa da Togni senza la necessaria copertura.

I lavori cui era destinata tutta questa ingente somma, furono affidati alle ditte costruttrici mediante appalti. E' noto che non esiste gara di appalto perfetta, che escluda cioè possibilità di collusioni. Nel caso di Fiumicino, però, si è superato ogni limite: le gare di appalto sono inesistenti, mentre largamente usata è stata la pratica dell'*appalto-concorso* (7 volte per 7.655.160.102); della *licitazione privata* (15 volte per 11.311.606.602); della *trattativa privata* (18 volte per 4.844.387.595); della *gara ufficiosa in economia* (45 volte per 1.801.973.175); della *concessione mediante contributo statale* (sei volte per 472.700.007).



La zona di Casalpalocco sulla quale la Società generale immobiliare ha costruito un villaggio residenziale. Ogni villino costa decine di milioni. Il villaggio sorge sull'area che avrebbe dovuto essere espropriata per l'aeroporto continentale



RADIOTELEFORTUNA 1962

abbonatevi
rinnovate subito l'abbonamento
alla radio o
alla televisione

RADIOTELEFORTUNA 1962

sorteggia a partire dal 9 gennaio,
fra gli abbonati radio e TV
in regola con il canone,

40 AUTOMOBILI

Fiat 1300, Fiat 500 D
Lancia Flavia, Ondine Alfa Romeo,
Bianchina, Innocenti Austin A 40.

I premi di maggior valore
spetteranno agli abbonati che avranno
versato prima degli altri
il canone di abbonamento

Leggete sul "Radiocorriere-TV"
il regolamento del concorso

RAI - RADIOTELEVISIONE ITALIANA