

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 2873-A</sup>

## RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI)

(RELATORE **ALESSANDRINI**)

SULLA

### PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori **SANSONE, ALBERTI, BANFI, BARBARESCHI, BARDELLINI, BONAFINI, BUSONI, CALEFFI, CIANCA, DI PRISCO, BRUNO, FENOALTEA, GATTO, GIACOMETTI, GRAMPA, IORIO, IODICE, LUSSU, MACAGGI, MARAZZITA, MARIOTTI, MILILLO, MASCIALE, NEGRI, NENNI GIULIANA, OTTOLENGHI, PALUMBO GIUSEPPINA, PAPALIA, PARRI, PICCHIOTTI, RODA, RONZA, SOLARI, TIBALDI, TOLLOY, ZANONI**

E

### PROPOSTA D'INCHIESTA PARLAMENTARE

d'iniziativa dei Senatori **TERRACINI, BERTOLI, MAMMUCARI, SACCHETTI, PELLEGRINI, DONINI, PASTORE, SPEZZANO**

**TESTO UNIFICATO APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA**

*nella seduta del 2 marzo 1961 (Stampato n. 1403 e Doc. 73)*

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 6 marzo 1961*

Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta  
sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino

*Presentata alla Presidenza il 21 aprile 1961*

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Subito dopo la conclusione dell'ultimo conflitto mondiale, sotto lo stimolo del continuo evolversi del traffico aereo, si presentò inderogabile la necessità di dotare la città di Roma, situata

in un punto strategico delle rotte aeree intercontinentali, di un nuovo aeroporto della categoria più elevata, idoneo cioè ad accogliere aerei di notevole peso e velocità sempre crescente.

Fin dall'inizio del 1947 venne costituita un'apposita Commissione per il « progetto dell'aeroporto civile di Roma », ma solo con l'approvazione della legge 12 luglio 1949, n. 460, che prevede in modo specifico l'esecuzione del « nuovo aeroporto civile di Roma », si passò ad una fase concreta di realizzazione.

In virtù della legge citata venne disposta la concessione per un trentennio di una annualità di lire 275.540.000 che rese possibile la disponibilità, per l'attuazione dell'opera, di una somma netta, pari a lire 4.447.514.480.

Il finanziamento si manifestò peraltro insufficiente, mentre l'esigenza di realizzare l'aeroporto diventava, per il continuo progresso dell'aviazione civile, sempre più pressante.

Con la legge 15 giugno 1955, n. 513, furono stanziati, per il completamento dei lavori, altre lire 14.000.000.000, cui fecero seguito nel 1959 due integrazioni: la prima, con la legge 28 aprile 1959, n. 284, per lire 4.150.000.000 e la seconda, in virtù dell'articolo 63 della legge 24 luglio 1959, n. 622, per lire 4.000.000.000.

I provvedimenti di legge per la costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma « Leonardo da Vinci » stanziarono complessivamente, per la realizzazione dell'opera, la somma di lire 26.597.514.840, che peraltro risultò insufficiente al completamento dei lavori.

Il Ministero dei lavori pubblici informò della situazione, con lettera 15 aprile 1960, n. 1478, il Tesoro e a seguito di intese verbali si dispose l'esecuzione di nuove opere per l'ulteriore spesa di lire 4.836.015.878 onde rendere al più presto funzionali gli impianti aeroportuali, quasi ultimati.

In tal modo si poté fissare la data, per la definitiva apertura dell'aeroporto al traffico, al 1° novembre 1960, data che in seguito venne spostata al 15 gennaio 1961 per consentire il completamento di un gruppo di opere ritenute necessarie dall'Aeronautica.

Questi, schematicamente e senza commenti, i dati relativi alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino. Opera che, fin dalla sua impostazione, ha suscitato discordi e non sempre disinteressati giudizi della stampa e ripetuti interventi parlamentari, sia in occasione della discussione dei bilanci di previsione della spesa dei Ministeri dei lavori pubblici e della difesa, sia tramite gli istituti della interrogazione e dell'interpellanza.

La proposta di legge che la Camera è chiamata a discutere è la conclusione di un lungo e appassionato dibattito parlamentare, svoltosi al Senato nei giorni dal 25 al 31 gennaio 1961, su alcune interpellanze e interrogazioni presentate dai vari settori politici in merito alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino e sfociato nella presentazione, ad iniziativa dei senatori Terracini e Sansoni, di una duplice proposta di legge per la istituzione di una Commissione d'inchiesta parlamentare, tendente ad accertare eventuali irregolarità che fossero state commesse nell'attuazione dell'importante opera pubblica.

La richiesta di subordinare la istituzione della Commissione d'inchiesta all'esame preventivo dei documenti relativi a tutte le fasi di realizzazione dell'aeroporto di Fiumicino, messi a disposizione della Presidenza del Senato dai Ministri dei lavori pubblici e della difesa nel corso del loro particolareggiato ed esauriente intervento, non venne accolta.

Si giunse così, da parte della VII Commissione permanente del Senato, alla formulazione e alla approvazione unanime del testo unificato della proposta di legge che, oltre a distribuire più sinteticamente e con maggiore organicità la materia, accolse la tesi del senatore Sansone di formare la Commissione d'inchiesta con la partecipazione paritetica di parlamentari delle due assemblee legislative.

La presidenza della Commissione venne affidata ad un trentunesimo commissario, scelto d'intesa dai Presidenti del Senato e della Camera.

La proposta di legge, nel testo elaborato dalla Commissione, trovò approvazione unanime e senza discussione nella seduta pubblica dell'Assemblea del 2 marzo 1961.

Il testo unificato della proposta di legge è distribuito su cinque articoli. Nel primo si prevede la istituzione della Commissione, il numero dei componenti e l'articolazione della stessa, con un presidente nominato di comune accordo dai Presidenti delle due Assemblee, due vice presidenti e due segretari eletti, nel suo seno, dalla Commissione.

Fondamentale, al fine dell'indagine, è l'articolo secondo che dispone, minuziosamente, circa i compiti assegnati alla Commissione parlamentare d'inchiesta per accertare eventuali irregolarità che fossero state commesse in relazione alle attività diretta-

tamente, o indirettamente, collegate con la costruzione dell'aeroporto.

Il terzo articolo stabilisce al 30 giugno 1961 il termine per la presentazione al Senato e alla Camera della relazione contenente le conclusioni della Commissione d'inchiesta.

L'articolo quarto dispone in merito alla copertura delle spese che si renderanno necessarie per il funzionamento della Commissione, ripartendole sui bilanci interni del Senato e della Camera.

L'entrata in vigore della legge è stabilita, dall'articolo quinto, nel giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

A conclusione della sua esposizione il relatore, mentre mette in rilievo l'inopportunità di entrare nel merito delle questioni riguardanti l'inchiesta parlamentare, oltretutto per un doveroso riguardo verso l'istituenda Commissione d'inchiesta, ricorda il chiaro ed onesto atteggiamento assunto dalla maggioranza parlamentare e dal Governo in relazione alla vicenda.

La Commissione dei lavori pubblici, approvandone senza discussione e all'unanimità la relazione, ha dato al relatore l'incarico di rivolgere all'Assemblea l'invito a procedere con sollecitudine a definitive deliberazioni.

ALESSANDRINI, *Relatore*.

**TESTO**

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

**ART. 1.**

È istituita una Commissione parlamentare d'inchiesta per esaminare il comportamento degli organi della pubblica amministrazione in ordine alla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

La Commissione è composta di quindici senatori e di quindici deputati scelti, rispettivamente dal Presidente del Senato e dal Presidente della Camera, in modo da rispecchiare la proporzione dei vari gruppi parlamentari.

Il Presidente della Commissione è scelto di comune accordo dai Presidenti delle due Assemblee, al di fuori dei predetti componenti della Commissione, tra i parlamentari dell'una o dell'altra Camera.

La Commissione elegge nel suo seno due vicepresidenti e due segretari.

**ART. 2.**

La Commissione dovrà accertare se nella scelta del terreno, nel suo acquisto, negli incarichi per la redazione dei progetti, nella scelta dei progetti e nelle loro modifiche, nelle assegnazioni e aggiudicazioni della costruzione di opere, delle forniture e dei servizi, nella esecuzione e nei controlli dei lavori, nelle perizie suppletive, nelle liquidazioni e in ogni altra attività direttamente o indirettamente collegata con la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, gli organi politici e amministrativi dello Stato, sia centrali che periferici, abbiano commesso irregolarità o ne abbiano avuto conoscenza, e, in quest'ultimo caso, accertare quali misure abbiano adottato per eliminarle e colpirne i responsabili.

**ART. 3.**

La relazione sarà presentata al Senato ed alla Camera entro il 30 giugno 1961.

**ART. 4.**

Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per l'altra metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

**ART. 5.**

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**TESTO DELLA COMMISSIONE**

**ART. 1**

*Identico.*

**ART. 2.**

*Identico.*

**ART. 3.**

*Identico.*

**ART. 4.**

*Identico.*

**ART. 5.**

*Identico.*