

ACC

10000/135/45

10000/135/45

ROME, CIVIL AIRPORT
AUG. - NOV. 1946

Director 11/11 I have informed M. Cacopardo
and Colonel Posner at the I.A.M. and
Mr. Simard at the British Embassy.

Chilgren v.c.

MSDyk 10/9/46
3:27 PM
D/O 4/10

Ref M 4.

I have telephoned Mr. Vershaeghe (AM. 2/10) giving him the details in M 4. He is signalling all interested parties stating that the Air Ministry is anxious to meet consultants but does not give any guarantee of payment for consulting or lodging expenses.

E. Vershaeghe.
2. 10. 46

A.C.C. 10/10
S.S.C. — 10/10min 6

I spoke to Col. Williams and Major Dickey (Military Attache Personnel at the American Embassy) on 8th October, 1946, and informed them that the D.A.M. plans to construct an international airport in the Rome Area. I also informed them that the Italian Air Minister has expressed a desire to interview consultant engineers, regardless of nationalities, so that the best qualified consultants may be employed for this project.

10 Oct 46.

J. K. Mark, Lt Col, U.S.

2342

avg.

Ref 11A

The Plans mentioned in Enclosure 1 were not attached. Intended when to return.

Let forwarding be
2/9

SSG

Ref M.I. - 11/16/9

M.2.

The Plans in question are at present being translated by Sgt - Ambo.

A.C. reverting to
A35
3/9.

M.3.

S.S.O. - 11/21/9
D.D. - 11/21/9
S.T.O. - 11/21/9
Avg. - 11/21/9

See contents of file #1. Once instructions w/ the I.A.N. have been made for consultants, suggest they then deal with I.A.N. too. In respect Embassy Commercial Attache (Br is Mr. Simmonds) & that before departure from Rome, they inform Senior ATSC (A) or (Br) officers of progress. A note of progress should be recorded.

11/21/9

11/21/9

Ref M.I. - 20/9

The Plans in question are at present being translated by Sgt - Ambro.

A.C. Memorandum File
A.B. 3/9.

M.3.

S.S.O. - 21/9
D.D. 21/9
S.T.O. 21/9
Aug. 21/9

See contents of file pt. One introduction to I.A.P. have been made for consultants, suggest they then deal with I.A.P. too. In respect of Embassy Commercial Attaches (Br is Mr. Simmonds) & that before departure from Rome, they inform Swiss ATSC (A) or (Br) Office of progress. A note of progress should be recorded.

W.S. 20/9

A.O.C. 1/10
S.S.O. 1/10

min d

I spoke to Lt. Col. Adhams, I.A.F., who informed me that the Italian Air Minister is not anxious to talk to any consultant engineers concerning the construction of the Rome International Airport. However, at this juncture the Italian Air Minister remains non-committal as to the Air Force paying, travelling and lodging expenses for foreign consultants to come to Rome for an interview.

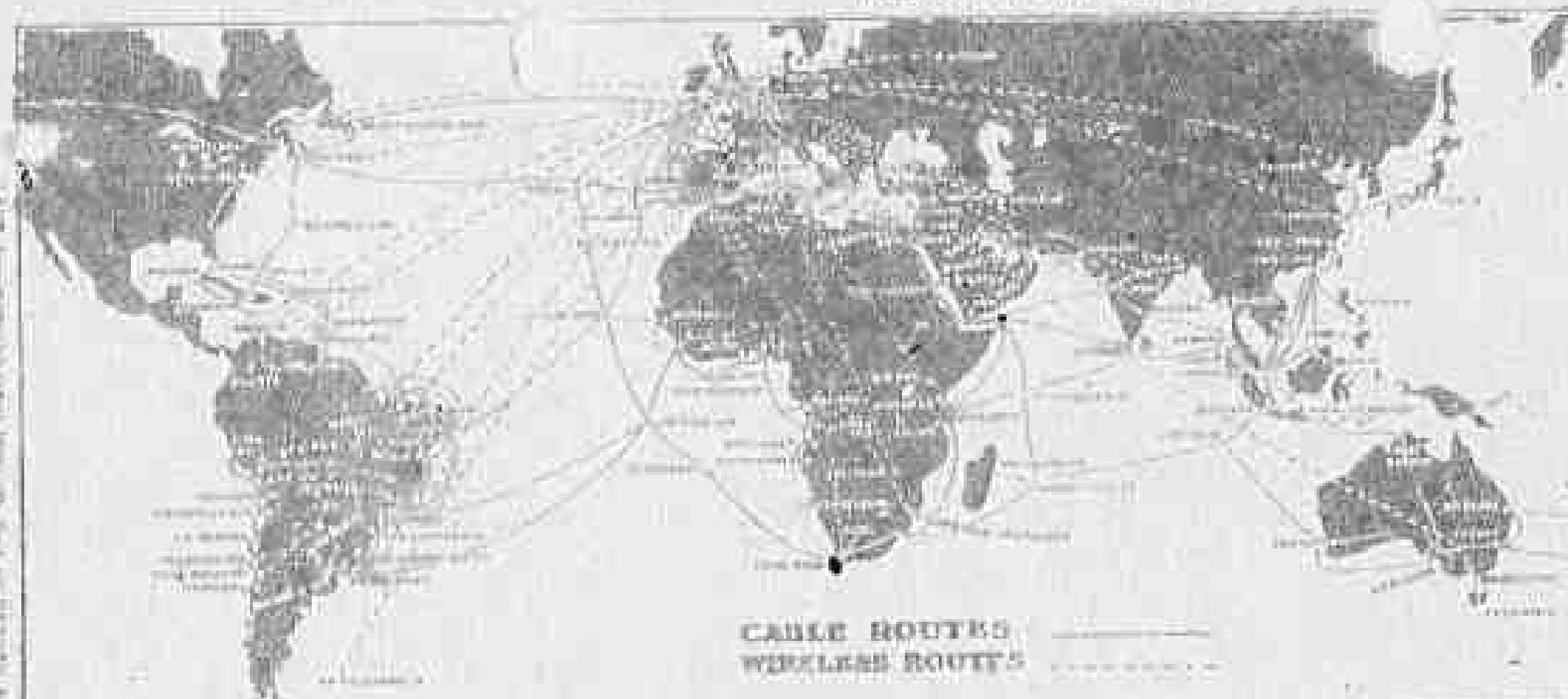
J.L.M.
1/10/46

Printed in England, Aug. 1911. (20711) (20711)

CABLE AND WIRELESS LIMITED.

(INCORPORATED IN ENGLAND)

The first line of this Telegram contains the following:
 Particulars in the above named
 Traffic, Name, and Number of Message, Office of Origin, Number of
 Words, Day, Time, Name of the Office of Origin, and of the Office of Destination.



Circuit	Class of Service	Time Required
		253
		6146

AFO 1819 LONDON 39 8 1749

AIR VICE MARSHAL BRODIE

ALCOM ROME

OUR PASSAGES FOR THE 12TH CONFIRMED STOP ETA 1610 HOURS
 STOP WOULD APPRECIATE IT IF ONE OF YOUR STAFF COULD

MEET REGARDS SAKER+



Spoke F/O de Benedicci 1000h. 10/11/11.
 HE has made note + says no further action by me.
 MADE YOUR REPLY "Via Imperial"

R.D/O H.C. Spoke P.A.
 12/11/11
 JEM
 17/11

NO ENQUIRY RESPECTING THIS TELEGRAM CAN BE ATTENDED TO WITHOUT PRODUCTION OF THIS COPY.

0239

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 735017



TELEGRAMMA VIA ITALCABLE

1102137 0PHZ420 LONDON 57 25

1117 -

VIA 1032

13063

AIRVICE MARSHAL BRADIE

Le ore indicate sono quelle del paese di origine

ALCOM ROME

Mod-T50

GREATFUL IF I COULD HAVE REPLY TO MY TELEGRAM OF 21ST
 OCTOBER WHICH REPLY AS FOLLOWS STOP MANY THANKS YOURS
 ELEVENTH OCTOBER WHICH I HAVE JUST RECEIVED STOP BRIAN
 COLAUCHON AND EYE CAN COME ON FIFTH NOVEMBER FOR FOUR
 DAYS OR ON ELEVENTH NOVEMBER FOR A WEEK STOP GREATFUL
 IF YOU WOULD INDICATE BY SIGNAL WHICH IS MORE CONVENIENT

STOP REGARDS = SAKER & 21ST

Jm

Il Governo Italiano e la Società non assumono alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio telegrafico

DISPONDETE VIA ITALCABLE

Presentate o telefonate i vostri telegrammi "Via Italcable", agli Uffici della Società

in Roma, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Siracusa, Lenti, Taormina (stagionale), Torino, Trieste, Venezia. Per evitare errori di trasmissione scrivete sempre: se a mano, con la massima chiarezza; se a macchina, in lettere maiuscole e con doppio spazio fra le lettere e le linee.

Rivolgetevi agli Uffici della "Italcable",

per informazioni, moduli, tariffe, reclami, suggerimenti, ecc. Saranno lieti di esservi utili e di approfittare della vostra amichevole cooperazione per migliorare sempre più il servizio.

Per comunicazioni di estrema urgenza fra le principali città italiane e fra queste e la Città del Vaticano usate i Telegrammi - Lampo "Via Italcable".

La consegna avviene entro un tempo assai breve.

Fate le pratiche con la Società per essere ammessi al pagamento a fine mese dei vostri telegrammi "Via Italcable".

oltre alla comodità di pagare l'importo dei vostri telegrammi alla fine del mese, avrete anche il vantaggio di possedere una lettera con la quale potrete inviare i telegrammi stessi da qualsiasi Ufficio della "Italcable".

Usate sempre i nostri moduli, oppure scrivete nella casella "Via d'istramento", dei moduli statali, l'indicazione gratuita "VIA ITALCABLE".

Non dimenticate mai che la "Via Italcable", è garanzia di Esattezza, Rapidità, Segretezza.

14A

FROM: AIR FORCES SUB-COMMISSION, ALLIED COMMISSION, ROME.

TO : SAKER, BRIAN COLQUHOUN & PARTNERS,
18, UPPER GROSVENOR STREET, LONDON.

FROM BRODIE. HAVE CONSULTED ITALIANS AND SUGGEST YOU VISIT ROME ELEVEN
NOVEMBER PD COSTAINS SHOULD AGAIN BE HERE ABOUT THAT TIME TOO =====

*Despatched thro Br Embassy
(W/rd Verschylle)*

Ref 23/10.

2338

*D.D. - JFM 24/10
S.S.O. - my 25/10
Org. - Feb 26/10*

*Quoted that the work on 23/10 -
Verschylle*

0242

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/AND No. 785017

TELEGRAMMA VIA ITALIA CABLE



TAF0166RR LPH249 LONDON 52 21 1618 =

Prefisso e Numero Indicazione esteri - Provenienza - Numero per via - Data - Ore

6151

Le ore indicate sono quelle del paese di origine

ELT AIR VICE MARSHALL

RRDIE ALCOM ROME =

Mod. 150

MANY THANKS YOUR LETTER 11TH OCTOBER WHICH I HAVE

JUST RECEIVED STOP BRIAN CONQUHOUN AND I CAN COME

ON 5TH NOVEMBER FOR FOUR DAYS OR ON 11TH NOVEMBER

FOR A WEEK STOP GREATFUL IF YOU WOULD INDICATE BY

SIGNAL WHICH IS MORE CONVENIENT REGARDS = SAKER +

2337

Il Governo Italiano e la Società non assumono alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio telegrafico

RISPONDETE VIA ITALCABLE

Presentate o telefonate i vostri telegrammi "Via Italcable", agli Uffici della Società

in Roma, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Siracusa, Lenti, Taormina (stagionale), Torino, Trieste, Venezia. Per evitare errori di trasmissione scrivete sempre, se a mano, con la massima chiarezza; se a macchina, in lettere minuscole e con doppio spazio fra le lettere e le linee.

Rivolgetevi agli Uffici della "Italcable" per informazioni, moduli, tariffe, reclami, suggerimenti, ecc. Saranno lieti di esservi utili e di approfittare della vostra amichevole cooperazione per migliorare sempre più il servizio.

Per comunicazioni di estrema urgenza fra le principali città italiane e fra queste e la Città del Vaticano usate i Telegrammi - Lampo "Via Italcable".

La consegna avviene entro un tempo assai breve.

Fate le pratiche con la Società per essere ammessi al pagamento a fine mese dei vostri telegrammi "Via Italcable".

oltre alla comodità di pagare l'importo dei vostri telegrammi alla fine del mese, avrete anche il vantaggio di possedere una tessera con la quale potrete inviare i telegrammi stessi da qualsiasi Ufficio della "Italcable".

Usate sempre i nostri moduli, oppure scrivete nella casella "Via d'istruimento", dei moduli statali. l'indicazione gratuita "VIA ITALCABLE".

Non dimenticate mai che la "Via Italcable", è garanzia di Esattezza, Rapidità, Segretezza.

12A

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
To :- British Embassy, Rome.
Date:- 12th October, 1946.
Ref :- AFSC/22/5/AIR.

NEW ROME CIVIL AIRPORT.

Herewith copies of letters CIL/BDS, dated 18th September, and HCB/RAF, dated 8th October, received from Headquarters British European Airways and Brian Colquhoun and Partners respectively, on the above mentioned subject.

D.D. - Jhm 11/10

S.S.O.

Org. - And 11/10

I.E. BRODIE,
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR, 2336
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

1410

1117

FROM: AIR VICE MARSHAL I.E. BRODIE, O.B.E.

AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION,
R O M E .

11th October, 1946.

AFSC/22/5/AIR.

Dear

Thank you for your letter HCB/EMP of 8th October, 1946. It will be quite convenient for Group Captain Saker to come here at the end of October, and I hope we will be able to put him up in our Villa. I am also arranging a meeting between Group Captain Saker and the Italian Air Ministry but will appreciate advance information of when he will arrive here.

Colonel Sinclair of Costains called on me the other day and I mentioned that your firm is interested in the Rome Airfield project and he agreed to contact Group Captain Saker in London in order to co-operate rather than compete. Incidentally the Italian Air Ministry only want consultants and not contractors and they are proposing to select consultants (say one British and one American) on a competitive basis. I gather that Mr. Richard Costains and Colonel Sinclair will be coming to Rome on the 20th September.

My telegraphic (civlian cable) address is :- 2335

Air Vice Marshal Brodie, AFSC, Rome.

Yours

Mr. H.C. Bailey,
Brian Colquhoun and Partners,
13, Upper Grosvenor Street,
LONDON, W.1.

Handwritten signature
J.H.M.
14/10

Handwritten note
14/10

BRIAN COLQUHOUN AND PARTNERS.
CONSULTING ENGINEERS.

BRIAN H. COLQUHOUN.
B.Sc. (Hons.), M.Sc. (Engg.),
M. Inst. C.E. (S.E.).

W. R. WATSON.
B.Sc. (Hons.), C.E. (S.E.).
CHARTERED CIVIL ENGINEERS.

18, Upper Grosvenor Street,
London, W.1.

TELEPHONE MAYFAIR 9636

HCB/ATP

8th October, 1946.

Dear Air Vice Marshal,

In the absence of Group Captain Baker, who will be away in Sweden for about another ten days, I am writing to thank you for your signal of 20th September. I have been trying to signal a reply through the same channels but having met with no success, I deemed it advisable to write.

The Group Captain sends his best regards and wishes me to say that it will be convenient for him to visit Rome towards the end of October but he would try to come on any date suggested by you.

Yours sincerely,

H. B. Bailey

2334

Air Vice Marshal I. E. Brodie, O.B.E.,
Director of Air Forces Sub-Commission,
Royal Air Force Mission,
ROME,
(Italy).

Jkm
14/10

14/10

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Telegrams BEA Northolt Telephone Ruiship 6061

HEADQUARTERS
NORTHOLT AIRPORT
RUISLIP MIDDLESEX

Ref. CIL/IDS.

18th. September, 1946.

Air Vice-Marshal Brodie,
Allied Sub-Commission for Air,
Rome,
Italy.

Dear Air Vice-Marshal Brodie,

When we returned to England last week Mr. d'Erlanger instructed me to get in touch with Richard Costain, Ltd., concerning the enquiry you made about airfields in Italy.

As it happens, I know Richard Costain, one of the Directors, slightly, and I have just heard from him that he is going out to Turkey himself next month and will take the opportunity of calling in at Rome on the way, to see you and discuss the matter.

Yours sincerely,

J/LM
10/10

C. H. Hoosen

Miss C. M. Loosen.

Secretary to Mr. d'Erlanger.

2333

Let:

*Spoke Cdr. Smeaton who will be coming
Rome with Costain on 20 Sept.*

Cdr. Smeaton visited Northolt

Today x a off to the American Embassy will consult with Mr. Baker (and 5th office).



10/10

"CASTLE DE DROMA" (NEAR "1942 HORTON'S PARK")
(12-455 DRAIN BY SFC. G. HODGINS)

The airport is to be built on a plateau slightly elevated from the surrounding ground.

Complete absence of any sort of obstacles in or around the area. The site is situated 8 kilometers from the center of Rome. The ground is of a clay-sandy nature with a slight slope partly towards the sea (South) and partly towards the North.

The airport is to have five runways; three in the direction of prevailing winds which are NE-S, E-W and NW-SE.

Runway No. 1 - Direction NW-SE Length 3600 metres.

"	"	2	"	N. NE-SW	"	3100	"
"	"	3	"	E-W	"	3150	"
"	"	4	"	N. NW-SW	"	3550	"
"	"	5	"	NR - SW	"	2800	"

The landing strips will be 250 metres wide with a runway in the middle wide 80 metres.

A drainage system will be built on each side of the runways.

MINIMUMS REPORT

Runway No. 1	836,158,250	14re,
"	889,739,500	"
"	733,300,450	"
"	770,871,400	"
"	793,653,800	"

2,333,300 14re

The site is situated 8 kilometers from the centre of Rome. The ground is of a clay-sandy nature with a slight slope partly towards the sea (South) and partly towards the North.

The airport is to have five runways; three in the direction of prevailing winds which are N-E, E-S and N-W-SW.

Runway No.	Direction	Length
1	N-E	3600 metres
2	E-S	" 3400 "
3	N-W-SW	" 3150 "
4	E-W	" 3350 "
5	N-E-S-E	" 2800 "

The landing strips will be 250 metres wide with a runway in the middle wide 80 metres.

A drainage system will be built on each side of the runways.

EXHIBITIVE REPORT

Runway No. 1	876,358,250 Litre,	
" 2	829,733,500 "	
" 3	733,300,450 "	
" 4	770,871,400 "	
" 5	735,651,800 "	233?
Expropriation of ground	4,000,000,000 Litre	
Construction of hangars, buildings, roads and installations	225,000,000 "	
	495,700,000 "	
TOTAL	4,800,573,400 Litre	

The above project would employ several thousands of specialised and ordinary manual workers. The work will be completed in not less than 18 months.

PLANS DRAWN BY ENR. CAMILO VALDELLA
ON THE CONSTRUCTION OF A NEW BASE
AIRPORT

1) CASAL DI DEDIMO - By deviating the via Castel Perlinaro, this site could be used to build an airport with three landing strips, 2500 metres long, at a 60° angle from each other. The only inconvenience to this site is the heavy ground traffic around the proposed airport.

The following levelling work will have to be undertaken: -

	<u>Ground to be dug out</u>	<u>Ground to be filled in</u>
Strip No. 1	c.m. 164.000	c.m. 169.000
Strip " 2	" " 256.000	" " 252.000
Strip " 3	" " 224.000	" " 236.000
	c.m. 644.000	c.m. 664.000

The surface of the strips is 1,060,000 square metres. The digging operations are therefore averaged to 0.567 c.m. per sq.m. which is much higher than the Acilia site. The Casal di Dedimo site is however nearer to the stone quarries. The landing strips are also much shorter.

2. ACILIA MAR - This site is 18 kilometers from Rome near the Via Appia. The airport would have an area of 3,500 hectares, with three landing strips at an angle inferior to 30°, built to cover 90% of the prevailing winds.

The ground to be dug out is less than 10 centimeters and can therefore be levelled out very easily.

- 2 -

3. CASTEL FORZANO MAIN - This site is as large and possesses the same characteristics as the above mentioned ACHILIA site. It is however further away from Rome and is linked with only a few important lines of communications.

4. IRACCONINO LIGNATE - The site is 24 kilometres from Rome, near the VIA CATTOLICA.

The site is not very advisable, due to the presence of the river Tiber on the west side.

5. ABOULUHO KINIP - The site lies 29 kilometres from Rome, south-east of the Pratona di Mare Road. It is as big as the ACHILIA site and free of obstacles in various directions but is unsuitable for the purpose in question as it is a malarious area. It is quite distant from Rome and is not linked by any means of communication.

NOTE.

It is the opinion of Engineer Carlo VALERI and STANCO BUIA (writers of the report on the above-mentioned sites) that the CASTEL DI TRODINO Airport is a more costly project, but has the advantage of enabling aircraft to approach at zero height. The disadvantages are however that it cannot be greatly extended if this should prove necessary in the future, and large sections of the landing strips will have to be built at a higher level of the ground.

The site is not very advisable, due to the presence of the river fiber on the west side.

5. ASOMAYO FIELD - The site lies 29 kilometers from Rome, South-West of the Ptolema di Mare Road. It is as big as the AMERICA site and free of obstacles in various directions but is unsuitable for the purpose in question as it is a malarious area. It is quite distant from Rome and is not linked by any means of communication.

H.O.P.

It is the opinion of Engineer Carlo VALERIA and Engineer RUPPA (writers of the report on the above-mentioned sites) that the CASAL DI BUCCHINO Airport is a more costly project, but has the advantage of enabling aircraft to approach at zero height. The disadvantages are however that it cannot be greatly extended if this should prove necessary in the future, and large sections of the landing strip will have to be built at a higher level of the ground.

2334

CARLO VALEUSA,

VIA CARROZZA, 60

R O M E

NO. 2 - ACILIA PLAIN -

The site is situated 18 kilometers from Rome near the Via Ostiense. It is surrounded in the North-West by the Via Ostiense, in the North-East by the Via Monte S. Paolo, in the South-East by the future Via Imperiale and in the South-West by the Dragoncello canals. The size of the site is over 4 kilometers diagonally, allowing the construction of an airport of over 3.500 kilometers. Landings can be made from all directions and a/c can approach the airport at zero height. The soil is of no use to agricultural exploitation due to its sandy nature. Ground traffic surrounding the site is very light.

REPORT ON PROJECT OF CONSTRUCTION OF AN AIRPORT IN THE ACILIA PLAIN -

(ENCL. 2 AND 3).

We have carefully studied the following necessary various elements to carry out the above mentioned project : survey of the ground (data obtained from anemometers and rain-fall information for the period between 1932-1943), study of the locations of landing strips and runways, the surface of zones of approach, and the locations of the Airport's Buildings area and taxiing tracks.

To allow landings at an angle not inferior to 30° during approx. 90% of the prevailing winds, it will be necessary to build a system of three runways. The Buildings area, various installations and parking area will be located at

an angle of approx. 26°.

0 2 5 5

meters diagonally, allowing the construction of an airport of over 3,500 kilometers. Landings can be made from all directions and a/c can approach the airport at zero height. The soil is of no use to agricultural exploitation due to its sandy nature. Ground traffic surrounding the site is very light.

REPORT ON PROJECT OF CONSTRUCTION OF AN AIRPORT IN THE ACILIA PLAIN -

(ENCLOSURES 2 AND 3).

We have carefully studied the following necessary various elements to carry out the above mentioned project : survey of the ground (data obtained from anemometers and rain-fall information for the period between 1932-1943), study of the locations of landing strips and runways, the surface of zones of approach, and the locations of the Airport's Buildings area and taxiing tracks.

To allow landings at an angle not inferior to 30° during approx. 90% of the prevailing winds, it will be necessary to build a system of three runways. The Buildings area, various installations and parking area will be located at an angle of approx. 26°.

The position of the three runway system has been studied as part of a general organic long range plan which could in the future be further developed. The plan was drawn in order to avoid an entanglement at a future extension of the Airport.

Enclosure 3 shows the long plan of the Airport. The runways which will be built in the beginning are marked with letter "A" on the plan.

./.

The long range plan shows three runways placed in the main wind directions and two in the other directions. The lay out was studied bearing in mind a possible extension of the runways if this should prove necessary at a later date.

Further large extension works could be undertaken due to the field's wide possibilities in this respect.

Furthermore the lay out of the taxiing tracks and aprons in and around the Buildings area, was drawn in order to obtain a one way traffic in any direction for ordinary transit aircraft or based a/c.

We have also tried to reduce ground distances down to the minimum by adding intermittent a/c taxiing strips to the taxiing tracks which are connected with the extremities of the landing strips.

The area where the loading and unloading of passengers on a transit air line (marked Z) will take place, is separated from the area used for the same purpose by based a/c (marked Y). This will be organised by building an explaining Point in the shape of a "T" starting from the a/c terminal point.

The traffic of Motor Transport vehicles is completely independent to a/c ground movements. The M.T. vehicles will make use of an underground passage X - X (though at the beginning an alternate passage will be in use).

At the back of the a/c Terminal Point, a large apron will be built as a parking place for cars. The size of the apron will be 150 x 150 meters.

The level of the ground traced on the scale map in red shows that the average depth to be dug out is less than 10 centimeters. This therefore proves that the ground operations are very light and that a good part of the surface can be flattened out by harrowing and rolling.

direction for ordinary transit aircraft or based a/c.

We have also tried to reduce ground distances down to the minimum by adding intermittent a/c taxiing strips to the taxiing tracks which are connected with the extremities of the landing strips.

The area where the loading and unloading of passengers on a transit air line (marked Z) will take place, is separated from the area used for the same purpose by based a/c (marked Y). This will be organized by building an emplaning Point in the shape of a "T" starting from the a/c terminal point.

The traffic of Motor Transport vehicles is completely independent to a/c ground movements. The M.T. vehicles will make use of an underground passage X - X (though at the beginning an alternate passage will be in use).

At the back of the a/c Terminal Point, a large apron will be built as a parking place for cars. The size of the apron will be 150 x 150 meters.

The level of the ground traced on the scale map in red shows that the average depth to be dug out is less than 10 centimeters. This therefore proves that the ground operations are very light and that a good part of the surface can be flattened out by harrowing and rolling.

The lay out of the various taxiing tracks and aprons in front of the buildings has been arranged on the basis of recent studies made by American Technicians and according to the most modern plans of Civil Airports.

2327

Translated by Sgt. Cumbo.

8A

C O P I A
DO

CARLO VALBUENA
Via Carrozze, 60

ROMA

PROGETTO PER LA COSTRUZIONE DEL NUOVO AEROPORTO
CIVILE DI ROMA. -

Premessa - L'imminente ripresa dei traffici aerei internazionali rende necessario provvedere alla realizzazione presso Roma di un aeroporto civile moderno, adeguato alle caratteristiche degli attuali velivoli, in modo da garantire tutte le esigenze delle varie linee civili che faranno scalo presso la Capitale, e ciò anche in dipendenza di quanto appositamente previsto dalle esistenti convenzioni aeree internazionali. -

Criteri direttivi - Il nuovo aeroporto dovrà essere costituito da striscie di atterraggio della larghezza di almeno m. 150, della lunghezza minima di metri 2.500, complete di piste di lancio della larghezza di metri 50 e della lunghezza minima di m. 2.200, in modo da assicurare la continuità di impiego di aeromobili aventi un carico per ruota di 34 tonn., o un peso totale di circa 50 tonn. -

Considerate le disposizioni esistenti, dovranno considerarsi per ogni striscia le relative superfici di avvicinamento per pendenza 1:50 e della lunghezza di m. 3.200. -

Le piste di lancio dovranno essere in numero sufficiente per consentire atterraggi con un angolo inferiore ai 30° nel 90% circa del tempo.

Esame degli aeroporti esistenti presso Roma - I vari aeroporti

Frenesee - L'imminente ripresa dei traffici aerei internazionali rende necessario provvedere alla razionalizzazione presso Roma di un aeroporto civile moderno, adeguato alle caratteristiche degli attuali velivoli, in modo da garantire tutte le esigenze delle varie linee civili che faranno scalo presso la Capitale, e ciò anche in dipendenza di quanto appositamente previsto dalle esistenti convenzioni aeree internazionali.

Criteri direttivi - Il nuovo aeroporto dovrà essere costituito da striscie di atterraggio della larghezza di almeno m.150, della lunghezza minima di metri 2.500, complete di piste di lancio della larghezza di metri 50 e della lunghezza minima di m. 2.200, in modo da assicurare la continuità di impiego di aeromobili aventi un carico per ruota di 34 tonn., o un peso totale di circa 50 tonn. -

Considerate le disposizioni esistenti, dovranno considerarsi per ogni striscia le relative superfici di avvicinamento per pendenza 1:50 e della lunghezza di m.3.200.-

Le piste di lancio dovranno essere in numero sufficiente per consentire atterraggi con un angolo inferiore ai 30° nel 90% circa del tempo.

2328

Esame degli aeroporti esistenti presso Roma - I vari aeroporti esistenti, costruiti a suo tempo in base a caratteristiche ormai superate, non sono suscettibili di essere adattati alle esigenze dei nuovi apparecchi di linea.-

Infatti, mentre debbono scartarsi gli aeroporti dell'Urbe e di Centocelle, entrambi di dimensioni insufficienti e per i quali non è possibile l'ampliamento, quelli di Ciampino, anche considerati riuniti, mentre

- 2 -

richiederebbero lo spostamento della adiacente linea ferroviaria, delle antenne radio, etc., opere tutte oltremodo onerose, darebbe ro luogo ad un aeroporto di insufficienti dimensioni e senza possibilità di ampliamento, in quanto troppo rinserrata da centri abitati.--

Per quanto si riferisce al costruendo aeroporto della Magliana, a suo tempo progettato con il criterio di riunire in una sola località i servizi scalo per apparecchi idro e terrestri, le dimensioni di atterraggio considerate nel relativo progetto debbono considerarsi perate, mentre l'ormai definitiva adozione di apparecchi terrestri per le linee aeree continentali ed intercontinentali rende del tutto inutile la necessità di uno scalo idro. Si consideri inoltre che l'esistenza dei notevoli argini ai limiti del campo, a causa della loro rilevante altezza, riduca in modo sensibile l'utilizzazione delle dimensioni di atterraggio considerate in progetto, mentre la differenza tra la quota media altimetrica del campo e quella dei bacini adiacenti è causa di grave pregiudizio per la sistemazione idraulica della zona di atterraggio, specie in caso di piena del Tevere. Quindi anche tale aeroporto, che d'altra parte è ancora ben lontano dall'essere ultimato ed i cui lavori risultano da tempo sospesi, deve ritenersi superato e da abbandonare.--

2328

Esame delle zone vicine a Roma, in relazione alla loro possibilità di destinazione ad aeroporto civile moderno - (Allegato I - planimetria 1 : 100.000).--

I sottoscritti, avendo accuratamente esaminato le caratteristiche alle quali dovrà corrispondere il nuovo aeroporto civile di

Roma, e tenuto conto delle condizioni sopra indicate, e per

Per quanto si riferisce al costruendo aeroporto della Magliana, a suo tempo progettato con il criterio di riunire in una sola località i servizi scalo per apparecchi idro e terrestri, le dimensioni di atterraggio considerate nel relativo progetto debbono considerarsi parate, mentre l'ormai definitiva adozione di apparecchi terrestri per le linee aeree continentali ed intercontinentali rende del tutto inutile la necessità di uno scalo idro. Si consideri inoltre che l'esistenza dei notevoli argini ai limiti del campo, a causa della loro rilevante altezza, riduce in modo sensibile l'utilizzazione delle dimensioni di atterraggio considerate in progetto, mentre la differenza tra la quota media altimetrica del campo e quella dei bacini adiacenti è causa di grave pregiudizio per la sistemazione idraulica della zona di atterraggio, specie in caso di piena del Tevere. Quindi anche tale aeroporto, che d'altra parte è ancora ben lontano dall'essere ultimato ed i cui lavori risultano da tempo sospesi, deve ritenersi superato e da abbandonare.--

232

Esame delle zone vicine a Roma, in relazione alla loro possibilità di destinazione ad aeroporto civile moderno - (Allegato I - planimetria 1 : 100.000).--

I sottoscritti, avendo accuratamente esaminato le caratteristiche alle quali dovrà corrispondere il nuovo aeroporto civile di Roma, a termine delle esistenti norme internazionali, e basandosi sulla particolare esperienza che loro deriva sia dalla conoscenza di numerosissimi aeroporti, sia dalla costruzione, eseguita direttamente, degli aeroporti di Pantelleria e di Schjåk, hanno esaminato con la massima cura in vari sopralluoghi, le località circostanti

- 3 -

Roma entro il raggio di 20-25 Km. ed hanno rilevato che località idonee allo scopo trovansi principalmente a sud del corso del Tevere a valle di Roma; le più interessanti sono quelle appresso indicate:

1°) - CASAL DI DECIMO (Sughereti) - In prossimità del Km.10 della Via Laurentina trovasi una zona di terreno delimitata ad ovest dalla Via di Decimo e di Castel Porziano, ad est dalla Via Laurentina, a nord dal fosso di Vallerano ed a sud da un avvallamento collegato al fosso di Fama. In detta zona, mediante un opportuno spostamento della via di Castel Porziano, si potrebbe ricavare un aeroporto con tre strisce di volo della lunghezza di ml. 2500, a 60° l'una dall'altra, con accessi a zero. Questa località è la più vicina a Roma tra quelle qui considerate: ha però l'inconveniente della notevole entità dei movimenti di terra.

232

2°) - PIANA DI ACILIA - Nelle prossimità del Km.13 della Via Ostiense, nei pressi di Acilia, trovasi una zona di terreno limitata a nord ovest dalla Via Ostiense, a nord est dalla strada Monte S. Paolo, a sud est dal tracciato della costruzione da Via Imperiale, e a sud ovest dai canali Dragoncello e della Lingua, delle dimensioni diagonali di oltre Km.4, che potrebbe mettere la costruzione di un campo di atterraggio delle dimensioni di oltre Km. 3,500 in tutti i sensi, con ingressi a zero in quasi tutte le direzioni e con possibilità di ampliamento. I relativi terreni sono di scarso valore agricolo,

1°) - CASAL DI DECIMO (Gugheretti) - In prossimità del Km.10 della Via Laurentina, trovandosi una zona di terreno delimitata ad ovest dalla Via di Decimo e di Castel Porziano, ad est dalla Via Laurentina, a nord dal fosso di Vallerano ed a sud da un avvallamento collegato al fosso di Roma. In detta zona, essendo un opportuno spostamento della via di Castel Porziano, si potrebbe ricavare un aeroporto con tre strisce di volo della lunghezza di ml. 2500, a 60° l'una dall'altra, con accessi a zero. Questa località è la più vicina a Roma tra quelle qui considerate: ha però l'inconveniente della notevole entità dei movimenti di terra.

232

2°) - PIANA DI ACILIA - Nelle vicinanze del Km.18 della Via Ostiense, nei pressi di Acilia, trovandosi una zona di terreno limitata a nord ovest dalla Via Ostiense, a nord est dalla strada Monte S. Paolo, a sud est dal tracciato della costruenda Via Imperiale, e a sud ovest dai canali Dragoncello e della lingua, delle dimensioni disponibili di oltre Km.4, che per metterebbe la costruzione di un campo di atterraggio delle dimensioni di oltre Km. 3,500 in tutti i sensi, con accessi a zero in quasi tutte le direzioni e con possibilità di ampliamento. I relativi terreni sono di scarso valore agricolo, ed i movimenti di terra sono molto modesti.

3°) - PIANA DI CASTEL PORZIANO - Separata dalla precedente località dal tracciato della costruenda Via Imperiale, esiste una zona di terreno, le cui dimensioni e caratteristiche sono analoghe a quella precedente, rispetto alla quale presenta forse il vantaggio di maggiori possibilità di futuri ampliamenti, ma però lo svantaggio di trovarsi a maggior distanza da Roma e

-- 4 --

meno collegata alle linee di comunicazioni più importanti attualmente esistenti nella località.--

Le zone a sud ovest dei canali Dragoncello e della Lingua, pure essendo perfettamente piane, non vengono considerate a parte in quanto hanno in alcuni tratti quote leggermente inferiori al l.m. m. mentre potranno essere utilmente impiegate per eventuali futuri ampliamenti degli aeroporti di Acilia o di Castel Porziano.--

4°) - LOCALITA' DRAGONCELLO -- Nelle prossimità del Km.21, a ovest della Via Catiense, limitata verso ovest dal corso del Tevere, esiste una zona di terreno che permetterebbe la costruzione di un campo di atterraggio di circa 3 Km., con ingressi a zero. Detta zona non viene presa in esame per i pericoli che le potrebbero derivare dalla vicinanza del Tevere.--

5°) - CAMPO ASCOLANO -- Tra il Canale La Capocotta e Pratica di Mare, a circa 29 Km. da Roma, a sud ovest della strada per Pratica di Mare e a sud est della tenuta di Castel Porziano, esiste una zona assai estesa nella quale si potrebbe realizzare un campo di atterraggio avente all'incirca le stesse dimensioni di quello di Acilia e con atterraggi a zero in varie direzioni. Questa località, però, a parte la sua notevole distanza da Roma, trovandosi in zona eminentemente malarica, e presenta il grave svantaggio di non essere collegata alla Capitale né da ferrovia, né da comode vie di comunicazioni, e di essere completamente isolata in quanto non può appoggiarsi a nessun centro abitato di una certa importanza.--

Per le considerazioni susposte, i sottoscritti sono giunti

pure essendo per lo stesso paese, ma in quanto hanno in alcuni tratti quote leggermente inferiori al 1.000 m. mentre potranno essere utilmente impiegate per eventuali futuri ampliamenti degli aeroporti di Acilia o di Castel Porziano.

4°) - LOCALITA' DIAGONCELLA - Nelle vicinanze del Km. 21, a ovest della Via Catiense, limitata verso ovest dal corso del Tevere, esiste una zona di terreno che permetterebbe la costruzione di un campo di atterraggio di circa 3 Km., con ingressi a zero. Detta zona non viene presa in esame per i pericoli che le potrebbero derivare dalla vicinanza del Tevere.

5°) - CAMPO ASSOLANO - Tra il Canale La Capocotta e Pratica di Mare, a circa 29 Km. da Roma, a sud ovest della strada per Pratica di Mare e a sud est della tenuta di Castel Porziano, esiste una zona assai estesa nella quale si potrebbe realizzare un campo di atterraggio avente all'incirca le stesse dimensioni di quello di Acilia e con atterraggi a zero in varie direzioni. Questa località, però, a parte la sua notevole distanza da Roma, trovandosi in zona eminentemente malarica, e presenta il grave svantaggio di non essere collegata alla Capitale né da ferrovia, né da comode vie di comunicazioni, e di essere completamente isolata in quanto non può appoggiarsi a nessun centro abitato di una certa importanza.

Per le considerazioni suesposte, i sottoscritti sono giunti alla conclusione che le zone maggiormente adatte alla costruzione del nuovo aeroporto civile di Roma, sono la piana di Acilia, e la zona di Casal Decimo. Si è ritenuto opportuno di studiare la sistemazione ad aeroporto di ambedue le zone. Questo allo scopo di potere effettuare la scelta con maggiore conoscenza di causa.

Progetto di aeroporto nella piana di Acilia - (Allegati 2 e 3)

I sottoscritti hanno provveduto allo studio accurato dei vari elementi necessari per la compilazione del progetto (rilievo del terreno, dati anemometrici e pluviometrici per il decennio 1932-43), allo studio dell'orientamento delle strisce e piste di atterraggio e delle superfici di avvicinamento e delle ubicazioni della zona fabbricati e piste di rullaggio.--

Per poter consentire atterraggi nell'aeroporto con un angolo inferiore ai 30° nel 90% circa del tempo, si rende necessaria la costruzione di un sistema di tre piste, che coprono, come previsto il 90% circa del diagramma anemometrico delle frequenze. Nell'angolo morto residuo, di circa 26°, è stata ubicata la zona dei fabbricati, impianti vari e parcheggi.--

L'ubicazione del sistema delle tre piste necessaria è stata studiata come parte di un piano organico generale di massimo sviluppo da attuare eventualmente in un secondo tempo nel caso di traffici notevolmente aumentati. Ciò al fine di evitare qualsiasi pericolo di intralcio al futuro sviluppo dell'aeroporto.-- 2322

L'allegato 3 riporta il piano di massimo sviluppo dell'aeroporto; in detto piano sono state segnate con la lettera A le piste che potranno essere costruite in un primo tempo.--

Nel piano di massimo sviluppo sono state previste tre piste nella direzione principale e due piste nelle altre direzioni; l'ubicazione del sistema è stata studiata in modo da poter prolungare le piste nel caso che risultasse necessario. Maggiori allungamenti potranno essere consentiti utilizzando le possibilità di ampliamento

vo del terreno, dati anemometrici e pluviometrici per il decennio 1932-43), allo studio dell'orientamento delle striscie e piste di atterraggio e delle superfici di avvicinamento e delle ubicazioni della zona fabbricati e piste di rullaggio.--

Per poter consentire atterraggi nell'aeroporto con un angolo inferiore ai 30° nel 90% circa del tempo, si rende necessaria la costruzione di un sistema di tre piste, che coprono, come pre-scritto il 90% circa del diagramma anemometrico delle frequenze. X
Nell'angolo morto residuo, di circa 26°, è stata ubicata la zona dei fabbricati, impianti vari e parcheggi.--

L'ubicazione del sistema delle tre piste necessaria è stata studiata come parte di un piano organico generale di massimo sviluppo da attuare eventualmente in un secondo tempo nel caso di traffici notevolmente aumentati. Ciò al fine di evitare qualsiasi pericolo di intralzo al futuro sviluppo dell'aeroporto.-- 2322

L'allegato 3 riporta il piano di massimo sviluppo dell'aeroporto; in detto piano sono state segnate con la lettera A le piste che potranno essere costruite in un primo tempo.--

Nel piano di massimo sviluppo sono state previste tre piste nella direzione principale e due piste nelle altre direzioni; l'ubicazione del sistema è stata studiata in modo da poter prolungare le piste nel caso che risultasse necessario. Maggiori allungamenti potranno essere consentiti utilizzando la possibilità di ampliamento del campo delle quali è stato fatto già cenno.--

Inoltre il sistema delle piste di rullaggio e dei piazzali prospicienti i fabbricati è stato studiato in modo da ottenere in qualsiasi caso il senso unico per gli aerei, senza necessità di regressi, e ciò sia per gli aerei di semplice transito, sia per quelli che fanno sosta nell'aeroporto.--

- 6 -

Contemporaneamente si è cercato di ridurre al minimo le distanze che l'aereo deve percorrere, aggiungendo alle piste di rullaggio che collegano le testate delle piste di volo, tratti di piste di rullaggio in posizione intermedia. Si sono tenute distinte le zone dove avviene il carico e lo scarico dei passeggeri sulle linee di transito (x) da quelle relative alle linee di testata (y), ed è stato a tal fine previsto un porticato a forma di T partente dall'aereo stazione. La linea azzurra nella planimetria indica il percorso effettuato da un aereo atterrante o partente su una pista: analogo grafico si potrebbe fare per gli atterraggi e le partenze sulle altre piste in altre condizioni di vento.

Il movimento delle auto vetture è completamente indipendente da quello degli aerei, e ciò mediante il sottopassaggio x-x (in un primo tempo invece del sottopassaggio si potrà ricorrere al passaggio alternato).--

2321

Sul retro dell'aereo stazione è previsto un grande piazzale per parcheggio macchine, delle dimensioni di ml. 150 x 150.--

Dal computo già eseguito per i movimenti di terra, in base alle curve di livello rosse riportate nella planimetria, è risultato che l'altezza media dello scavo è inferiore ai 10 centimetri. Da ciò si può constatare che i movimenti di terra sono molto modesti e che buona parte della superficie può essere spianata mediante ruspe e livellatrici.--

Il sistema delle varie piste di rullaggio e dei piazzali

testata (y), ed è stato a tal fine previsto un porticato a forma di T partente dall'aereo stazione. La linea azzurra nella planimetria indica il percorso effettuato da un aereo atterrante o partente su una pista: analogo grafico si potrebbe fare per gli atterraggi e le partenze sulle altre piste in altre condizioni di vento.

Il movimento delle auto vetture è completamente indipendente da quelle degli aerei, e ciò mediante il sottopassaggio x-x (in un primo tempo invece del sottopassaggio si potrà ricorrere al passaggio alternato).--

2321

Sul retro dell'aereo stazione è previsto un grande piazzale per parcheggio macchine, delle dimensioni di ml. 150 x 150.--

Dal computo già eseguito per i movimenti di terra, in base alle curve di livello rosse riportate nella planimetria, è risultato che l'altezza media dello scavo è inferiore ai 10 centimetri. Da ciò si può constatare che i movimenti di terra sono molto modesti e che buona parte della superficie può essere spianata mediante ruspe e livellatrici.--

Il sistema delle varie piste di rullaggio e dei piazzali antistanti i fabbricati è stato studiato sulla base dei più recenti studi dei tecnici Americani e dei più moderni schemi per aeroporti civili.--

Progetto di aeroporto nella zona di Casal di Decino - (alleg. 4, 5, 6).

In mancanza di un esatto piano quotato in scala opportuna si è provveduto ad integrare i rilievi esistenti mediante saltuarie misurazioni effettuate sul terreno: si è così realizzata l'al-

- 7 -

legata planimetria in scala 1: 10.000 (allegato 5). Contemporaneamente è stata studiata la giacitura più conveniente delle striscie di atterraggio.--

La zona di Casal di Decimo permette la costruzione di tre striscie di volo della dimensione prescritta a 60° l'una dall'altra, con accessi a zero in tutte le direzioni. E' previsto (allo scopo di aumentare le dimensioni dell'aeroporto) lo spostamento della Via di Castel Porziano, innalzandone il traffico su un tratto della Via Imperiale e sulla strada di accesso all'aeroporto.--

Nel sesto allegato sono riportati i profili del terreno e delle striscie: da detti profili è stato ricavato il computo dei movimenti di terra.--

I risultati ottenuti sono i seguenti:

		Sterro	Riparto
Striscia No 1	mc.	161.000	mc. 169.000
"	"	256.000	" 259.000
"	"	221.000	" 236.000
TOTALE		mc. 638.000	mc. 664.000
			2329

Essendo la superficie delle striscie di mq. 1.060.000, lo scavo medio è di mc. 0,567 per mq., notevolmente superiore a quello del campo di Acilia. Il maggior costo è però compensato dalla minor distanza delle cave di pietra e dal minor svi-

(allo scopo di aumentare le dimensioni dell'aeroporto) ad aumento della Via di Castel Porziano, incrementandone il traffico su un tratto della Via Imperiale e sulla strada di accesso all'aeroporto.--

Nel sesto allegato sono riportati i profili del terreno e delle strisce: da detti profili è stato ricavato il computo dei movimenti di terra.--

I risultati ottenuti sono i seguenti:

		Sterro	Riparto
Striscia N° 1	mc.	161.000	mc. 169.000
" 2	"	256.000	" 259.000
" 3	"	221.000	" 236.000
TOTALE		mc. 638.000	mc. 664.000

2329

Essendo la superficie delle strisce di mq. 1.060.000, lo scavo medio è di mc. 0,567 per mq., notevolmente superiore a quello del campo di Acilia. Il maggior costo è però compensato dalla minor distanza delle cave di pietra e dal minor sviluppo delle piste di rullaggio.--

Con la costruzione di detto aeroporto si prevede utilizzare le costruzioni della adiacente E 42 a scopo turistico ed alberghiero.--

- 3 -

Conclusioni -

I vantaggi principali dell'aeroporto di Acilia, rispetto a quello di Casal di Decimo, sono i seguenti:

- 1) - richiedere movimenti di terra 6 o 7 volte inferiori;
- 2) - essere già attualmente servito da importanti e rapide vie di comunicazione: la linea elettro-ferroviaria Roma-Lido particolarmente adatta, per frequenza di corse, al traffico di un aeroporto civile; l'autostrada del Lido di Roma;
- 3) - di ricadere in terreni di scarso valore agricolo data la loro natura prevalentemente sabbiosa;
- 4) - di avere possibilità di ampliamenti, specie nel caso che si potesse spostare il tracciato della costruenda Via Imperiale;
- 5) - di non richiedere tratti di pista in rilevato.-

A sua volta la zona di Casal di Decimo presenta rispetto a quella di Acilia i seguenti vantaggi:

- 1) - maggior vicinanza alla Capitale;
- 2) - maggior vicinanza all'E 42, con conseguente possibilità di utilizzarne parte dei fabbricati a scopo turistico;
- 3) - accesso a zero in tutte le direzioni, con possibilità di adottare lo schema triangolare, con piste a 60°, con grande economia di piste di rullaggio;
- 4) - maggior vicinanza alle cave di pietra.-

comunicazione; la linea elettro-ferroviaria Roma-Lido pare essere
colarmente adatta, per frequenza di corse, al traffico di un
aeroporto civile; l'autostrada del Lido di Roma;

3) - di ricadere in terreni di scarso valore agricolo data la loro
natura prevalentemente sabbiosa;

4) - di avere possibilità di ampliamenti, specie nel caso che si
potesse spostare il tracciato della costruenda Via Imperiale;

5) - di non richiedere tratti di pista in rilevato.-

A sua volta la zona di Casal di Decimo presenta rispetto
a quella di Acilia i seguenti vantaggi:

1) - maggior vicinanza alla Capitale;

2) - maggior vicinanza all'E 42, con conseguente possibilità di
utilizzarne parte dei fabbricati a scopo turistico;

3) - accesso a zero in tutte le direzioni, con possibilità di adot-
tare lo schema triangolare, con piate a 60°, con grande econo-
mia di piste di rullaggio;

4) - maggior vicinanza alle cave di pietra.-

In conclusione l'aeroporto di Casal di Decimo è certamente
più costoso, poichè l'economia relativa alla vicinanza delle cave
di pietra ed al minor sviluppo delle piste di rullaggio, è certa-
mente inferiore al maggior onere dovuto ai maggiori movimenti di
terra. Ha il vantaggio di avere tutti gli accessi a zero, ma ha
minori possibilità di ampliamenti, e larghi tratti di piste in ri-
levato.-

- 9 -

Poichè a detti inconvenienti fa tuttavia riscontro il van taggio della maggior vicinanza al centro della Città ed al fabbric cati dell'E 42, nel caso che codesto Ministero ritenesse detto van taggio predominante, e tale da rendere secondario le considerazio-
ni economiche e tecniche susposte, i sottoscritti potrebbero pre-
sentare altri studi, tendenti a mettere in luce, qualitativamente
e quantitativamente, il pro ed il contro delle due soluzioni.--

Con osservanza

fto. Ing. Carlo Valbusa
fto. Ing. Franco Buifa

Roma, li 28 luglio 1946

taggio predominante, e tale da rendere secondario il considerazione
ni economiche e tecniche susposte, i sottoscritti potrebbero pre-
sentare altri studi, tendenti a mettere in luce, qualitativamente
e quantitativamente, il pro ed il contro delle due soluzioni.-

Con osservanza

fto. Ing. Carlo Valbusa
fto. Ing. Franco Buia

Roma, li 28 luglio 1946

2318

CONSTRUCTION FIRM - ENG. G. PUCCINI & C.

(Largo Lombardi 21, Rome, Tel. 67713)
(Via Larga 9 Milan Tel. 153286)

Project on the Construction of an Intercontinental Airport in Rome in the
"Castel di Decima" Area.

FOREWORD.

Italy today disposes of very modest airports for civil air traffic almost all of which are inadequate to meet the present requirements due to their size, position and serviceability of fixed installations.

We can as a matter of fact safely say that no one of the large Italian Cities chosen as International Air Bases, in the Paris International Conference of 1946, disposes of an adequate airport organisation. It is therefore evident that we must face the fact and come to a decision on the delicate problem of reorganising and reconstructing our air bases with up to date facilities to meet present as well as future developments.

PRESENT POSITION OF THE ROME AIRPORTS ORGANISATION.

As you are aware the Italian City destined to become the Intercontinental Air Base, is Rome. It is Rome however which, amongst the important Italian Cities, presents the biggest difficulties regarding it's airports organisation. To confirm the above you will find hereunder a brief report on the present situation of Airports nearest to the City.

1 - CERTOCETILE AIRPORT.

FOREWORD.

Italy today disposes of very modest airports for civil air traffic almost all of which are inadequate to meet the present requirements due to their size, position and serviceability of fixed installations.

We can as a matter of fact safely say that no one of the large Italian Cities chosen as International Air Bases, in the Paris International Conference of 1946, disposes of an adequate airport organisation. It is therefore evident that we must face the fact and come to a decision on the delicate problem of reorganising and reconstructing our air bases with up to date facilities to meet present as well as future developments.

PRESENT POSITION OF THE ROME AIRPORTS ORGANISATION.

As you are aware the Italian City destined to become the Intercontinental Air Base, is Rome. It is Rome however which, amongst the important Italian Cities, presents the biggest difficulties regarding it's airports organisation. To confirm the above you will find hereunder a brief report on the present situation of Airports nearest to the City.

1 - CENOTOCHELLE AIRPORT.

The small size, the built up areas surrounding the field and the impossibility of extension, do not permit a wide use of the above airport, except a modest touristic activity due to its only limited advantage of being near to the City.

2311

2 - CIAMPINO AIRPORT.

This airport lies 13 km. from the old outer circle of the City. Due to it's configuration and shape, one runway only is available, running practically parallel with the Via Appia. The runway is 2 km. long and was built quite recently by the Anglo-American Air Forces for their own war requirements, by joining the two

...../.

0277

- 2 -

old military airports lying near each other (Ciampino North and Ciampino South) thus combining them into one.

To extend the airport in order to build another runway in a different direction (however not exceeding 3km. and lying north-south) would mean undertaking an extensive amount of work including the delicate and difficult problem of shifting the ROME-NAPLES railway line via Cassino, along a distance of not less than 10 km., of which 4 km. are on the main line.

The extension, once terminated, would allow the building of only one other runway, but would not diminish the grave and unavoidable handicap brought about by the position of the airport, lying at the foot of the "Albani Hills", thus making it difficult for large and heavy aircraft to effect safely the necessary approach maneuvers.

3 - URBE AIRPORT (EX LITTORIO).

The points referred to on Centocelle Airport can be applied to the above mentioned airport, with a further dangerous handicap that it is subject to frequent and periodical floods caused by high tides of the river-Tiber.

4 - FRATICA DI MARE AIRPORT.

The Airport is 30 km. distant from Rome and is considered to be one of its subsidiary bases. Up to the present the airport has been used for Military purposes only. This Airport was never seriously intended to become Rome's largest airport due to the long distance separating it from the City, (joined to it by secondary lines of communications) and its location in a malarious area.

The timid proposal of enlarging this airport is based upon the undeniable advantage that it can be extended to meet the present requirements and its completely unabstracted zone of approach.

other runway, but would not diminish the grave and unavoidable handicap brought about by the position of the airport, lying at the foot of the "Albani Hills", thus making it difficult for large and heavy aircraft to effect safely the necessary approach maneuvers.

3 - URBE AIRPORT (EX LITTORIO).

The points referred to on Cantocelle Airport can be applied to the above mentioned airport, with a further dangerous handicap that it is subject to frequent and periodical floods caused by high tides of the river-Tiber.

4 - PRATICA DI MARE AIRPORT.

The Airport is 30 km. distant from Rome and is considered to be one of its subsidiary bases. Up to the present the airport has been used for Military purposes only. This Airport was never seriously intended to become Rome's largest airport due to the long distance separating it from the City, (joined to it by secondary lines of communications) and its location in a malarious area.

The timid proposal of enlarging this airport is based upon the undeniable advantage that it can be extended to meet the present requirements and its completely unabstracted zone of approach.

However, the above mentioned disadvantages and especially the long distance separating it from Rome do not advise the transformation of the Military Airport of Pratica di Mare into Rome's future Civil Airport.

2018

5 - MAGLIANA AIRPORT.

A lot has been said regarding the so-called Magliana Seaplane base. It is today still being discussed. The works, initiated during the last war, should have been terminated in a short space of time in order to furnish ^{Rome} with a landing field and an adjacent seaplane base. It lies South of Rome at 12 km. from the city's built up area near the Mezzo-Cammino Railway station in a muddy and flat area, covered partly by a branch of the river Tiber.

...../.

- 3 -

The large scale ground operations such as, the removal of the branch of the river Tiber by building a drain, erecting an embankment around the seaplane-base basin, demolishing the old embankments, etc., were started with great vigour and carried out half way despite the persistent critics made on the executive project by well known technicians of the LL.PP. (Public Works) Superior Council. The success of the enterprise on the actual construction was criticised, as well as the following fundamental disadvantages: (1) the landing ground being surrounded by high embankments (2) it is below the seaplane basin water level and (3) due to the muddy nature of the ground it is deprived of a direct natural drainage.

The following points of exceptional importance must be added to the above disadvantages:-

a) The ground of the airport, irregular in shape, reaches 5 metres at the highest point and is surrounded by banks of the Tiber 12 metres high from the level of the ground itself. There is therefore no need to explain the grave danger to a/c safety caused by the abnormal shape of the landing ground.

Due to this reason alone the usable part of each of the runway is reduced to a short length of its actual size as a part of the runways, always a large one, is obscured by the banks which are erected very near the extremities of the runways.

b) Although it would not be very difficult to use the runway lying in the same direction of the Tiberian valley (P.W. - N.E.) it would be very dangerous indeed when in frequent cases, flights are to be made in other different directions.

As a matter of fact all the other directions present the following grave and unsurmountable difficulties:-

- limited use of the runways

- the presence of obstacles of considerable height, even more dangerous than the embankments surrounding the airport, in the form of hills which especially on

2315

high embankments (2) it is below the seaplane basin water level and (3) due to the muddy nature of the ground it is deprived of a direct natural drainage.

The following points of exceptional importance must be added to the above disadvantages:-

a) The ground of the airport, irregular in shape, reaches 5 metres at the highest point and is surrounded by banks of the Tiber 12 metres high from the level of the ground itself. There is therefore no need to explain the grave danger to a/c safety caused by the abnormal shape of the landing ground.

Due to this reason alone the usable part of each of the runway is reduced to a short length of its actual size as a part of the runways, always a large one, is obscured by the banks which are erected very near the extremities of the runways.

b) Although it would not be very difficult to use the runway lying in the same direction of the Tiberian valley (P.W. - N.E.) it would be very dangerous indeed when in frequent cases, flights are to be made in other different directions.

As a matter of fact all the other directions present the following grave and unsurmountable difficulties:-

- limited use of the runways
- the presence of obstacles of considerable height, even more dangerous than the embankments surrounding the airport, in the form of hills which especially on the right bank of the Tiber, encloses the ground of the Airport in the shape of an amphitheater.

Therefore, it is the writer's opinion that grave responsibility would fall upon the person who, knowing the fundamental disadvantages already pointed out in the past would insist in putting into effect the project planned by beginners and improvisers instead of experts and technicians.

The project is therefore irrational anti-economic, it defeats the final object, and once completed, would not give Rome the possibility of assuming the future

...../.

task assigned to it, which is, a large International Air Base.

It is obvious that none of the above mentioned localities where airports are already open to air traffic or are under construction, offer the requested requisites for Rome's Airport, even if large extension works are undertaken on some of them.

Our Firm, after having made detailed investigations taking into consideration the requirements for this particular work, has been able to locate a vast area, situated at two kilometers South of the ground chosen for the 1942 World Fair, shown in map, scale 10.000, attached herewith as appendix No. 2.

The area, accurately inspected by expert technicians, covers a surface of 1000 hectares, in the shape of a triangular with the following well coordinated geographical vertices:-

- North vertex	- Longitude	6° 1'	8''	West Monte Mario.
- South vertex	- Latitude	41° 49'	0''	North
- East vertex	- Longitude	0° 0'	8''	West Monte Mario.
- North vertex	- Latitude	41° 47'	39''	North
- South vertex	- Longitude	0° 3'	7''	East Monte Mario.
- East vertex	- Latitude	41° 45'	58''	North

The ground chosen lies on a very large plateau slightly elevated and surrounded by a zone free of any sort of obstacles which makes it particularly suitable for air, traffic without any practical limitations.

Other important requisites make the site really ideal for the constructions of an international airport. The added advantages are:-

a) PROXIMITY TO THE CENTRE OF THE CITY.

The area lies at eight kilometers from the centre of Rome and is linked by the Rome-Ostia road, the via Ostiense and the via Laurentina.

A very good road communication will be available when the building work on the via Imperiale will be completed. The road is to cross the zone near the Northern point of the triangle.

tuated at two kilometers South of the ground chosen for the 1942 World Fair, shown in map, scale 10.000, attached herewith as appendix No. 2.

The area, accurately inspected by expert technicians, covers a surface of 1000 hectares, in the shape of a triangular with the following well coordinated geogra-

phical vertices:-

- North vertex	- Longitude	0° 1'	8''	West Monte Mario.
- South vertex	- Latitude	41° 49'	0''	North
- East vertex	- Longitude	0° 0'	8''	West Monte Mario.
- North vertex	- Latitude	41° 47'	39''	North
- East vertex	- Longitude	0° 3'	7''	East Monte Mario.
- North vertex	- Latitude	41° 45'	58''	Noth

The ground chosen lies on a very large plateau slightly elevated and surrounded by a zone free of any sort of obstacles which makes it particularly suitable for air traffic without any practical limitations.

Other important requisites make the site really ideal for the constructions of an international airport. The added advantages are:-

a) PROXIMITY TO THE CENTRE OF THE CITY.

The area lies at eight kilometers from the centre of Rome and is linked by the Rome-Ostia road, the via Ostiense and the via Laurentina.

A very good road communication will be available when the building work on the via Imperiale will be completed. The road is to cross the zone near the Northern point of the triangle.

2312

Furthemore the short distance separating it from the World Fair of 1942, is of importance as it will make it possible to use the existing facilities such theater, cafe', hotels, etc.

The Ostia railway offers another rapid line of communication with the centre of the City. A station could be built near the airport area so as to enable the railway to deal with the various necessary transport requirements of the Airport.

...../.

- 5 -

b) NATURE OF THE GROUND.

The ground on which the airport will be built is of a clay-sandy nature with a natural slope, partly towards the South, that is towards the sea, and partly towards the North, thus facilitating the flow of rain water away from the Airport ground itself.

c) FLYING POSSIBILITY AND OBSTACLES.

Flying over the area is practically unlimited and the several landing strips, five in number, can be approached from every angle.

Runways 1-2-3 form a triangle and are placed according to the direction of the prevailing winds; the others, 4-5 are subsidiary runways to be used when air traffic on the airport is extensive. Every landing strip is 250 metres wide with a length varying between 3270 to 2700 metres according to the ground available.

Every strip has a runway in the middle 80 metres wide, a length equal to the strip itself, with a smooth surface.

Strip	N.	1	-	Direction	NW	-	SE	Length	3600	metres.
"	"	2	-	"	N.NE	-	S.SW	"	3100	"
"	"	3	-	"	E	-	W	"	5150	"
"	"	4	-	"	N.NW	-	S.SE	"	3550	"
"	"	5	-	"	NE	-	SW	"	2800	"

The length of the strips have been stabilised according to the present aircraft requirements and to meet the future demands of aeronautical progress.

The surface of the runways will be built by applying the modern systems in use by other nations and with the necessary experience required to face this difficult task.

The extremities of the runways will be connected by taxiing tracks in order to enable the aircraft to reach the extremities of the runways without interfering with the traffic on the runways themselves.

These tracks will be 25 metres wide and will be built with the same process used for the runways.

five in number, can be approached from every angle.

Runways 1-2-3 form a triangle and are placed according to the direction of the prevailing winds; the others, 4-5 are subsidiary runways to be used when air traffic on the airport is extensive. Every landing strip is 250 metres wide with a length varying between 3270 to 2700 metres according to the ground available.

Every strip has a runway in the middle 80 metres wide, a length equal to the strip itself, with a smooth surface.

Strip	No.	Direction	NW - SE	Length	5600 metres.
-	"	"	N.NE - S.SW	"	3100
-	"	"	E - W	"	3150
-	"	"	N.NW - S.SE	"	3250
-	"	"	NE - SW	"	2800

The length of the strips have been stabilised according to the present aircraft requirements and to meet the future demands of aeronautical progress.

The surface of the runways will be built by applying the modern systems in use by other nations and with the necessary experience required to face this difficult task.

The extremities of the runways will be connected by taxiing tracks in order to enable the aircraft to reach the extremities of the runways without interfering with the traffic on the runways themselves.

These tracks will be 25 metres wide and will be built with the same process used for the runways.

The airport will be large enough to extend the length the runways or even build new ones parallel to the proposed runways, should air traffic be heavy enough to demand it.

As previously stated the area is completely free of obstacles in all directions and particularly in the zones of approach. The zone is ideal, it has a surface with a 4% slope from the extremity of the strip, a length of 3200 metres a width of 500 metres at the beginning of No. 1 strip and 1200 metres at the end of the zone of approach.

...../.

NATURE OF WORK TO BE UNDERTAKEN.

To build the Airport the following works will be necessary:-

- a) Levelling the ground and in particular the landing strips unifying the longitudinal slopes to the maximum 1%.
- b) Building the runways on an adequate ballast base with a top layer of conglomerated substance so as to obtain a smooth surface. The runways will have a maximum longitudinal slope of 1% while the transversal slope will not exceed 0.50%.
- c) Building drain runway pipes at the sides of the runways. The drainage system will be built on modern and suitable lines.
- d) Building taxiing tracks with the same methods and devices used for the runways.
- e) Providing the necessary signals, delimitations, and "call-signs" so as to spot the airport from the air.

AIRPORT BUILDINGS.

The Airport Buildings will be located in a suitable area as shown in the enclosed scale map. Buildings will be constructed to meet the commitments of the Airport services especially the traffic and internal services.

The traffic services will be divided in two, the passengers service and a/c traffic service. For the first service it will be necessary to provide a building for the passengers containing a room for arrivals and departures, ticket office, writing room, rest room, customs office, police office, baggage room, telegraph and telephone office, baggage stores, bar, restaurant, hotel, etc. For the second service it will be necessary to provide buildings for traffic control, direction of traffic, signalling, communications, direction of Airport and various offices.

0 2 3 7

longitudinal slope of 1% while the transversal slope will not exceed 0.50%.

- c) Building drain runway pipes at the sides of the runways. The drainage system will be built on modern and suitable lines.
- d) Building taxiing tracks with the same methods and devices used for the runways.
- e) Providing the necessary signals, delimitations, and "call-signs" so as to spot the airport from the air.

AIRPORT BUILDINGS.

The Airport Buildings will be located in a suitable area as shown in the enclosed scale map. Buildings will be constructed to meet the commitments of the airport services especially the traffic and internal services.

The traffic services will be divided in two, the passengers service and a/c traffic service. For the first service it will be necessary to provide a building for the passengers containing a room for arrivals and departures, ticket office, writing room, rest room, customs office, police office, baggage room, telegraph and telephone office, baggage stores, bar, restaurant, hotel, etc. For the second service it will be necessary to provide buildings for traffic control, direction of traffic, signalling, communications, direction of Airport and various offices.

2312

Large hangars will be built to satisfy the requirements of the Airport internal services. The hangars will house the a/c upon arrival or before departure, a/c on repair, a/c repair work-shops, a/c signals work-shop, etc.

The Passengers Station and the hangars will be connected by large aprons. Apron will also be built in front of hangars, Workshops and stores.

A) TECHNICAL AND ECONOMIC REPORT.

The project of constructing an Intercontinental Airport in the Castel di Decima Airport is shown in the following attached reports:-

...../.

- 7 -

- a) A technical and economic report (enclosure 1.);
- b) A general scale plan (10.000) showing (enclosure 2);
- c) Inter-section of each runway (enclosure 3);
- d) A general scale plan (25.000) showing additional runways parallel to the already proposed runways, to meet future commitments of the Airport (enclosure 4.);
- e) A general scale plan (2.000) of the area where the various buildings for passengers and Airport services, will be erected (enclosure 5.);
- f) Expenditure report of the works required to build the new Airport showing the various following solutions (enclosure 6);

1st Solution:- Building the Airport with Runways No. 1-2-3.

2nd Solution:- Building the Airport with runways No. 1-2-3-4-5-.

B) GENERAL SCALE PLAN 10.000 (encl.2)

The plan shows the runways traced according to the prevailing winds in the area. The winds are N-S, E-W and N-W, S-E, corresponding to the three runways which form a triangle the vertices of which are in the localities of Acqua Acetosa, Quarto di Valleramello and Tor de Cenci.

The other two transversal runways have been traced in the direction of the winds N.W-S.E and SW-NE which are present in the area during long periods.

The runways are to be 80 metres wide. The structure of the runways is clearly shown by the attached drawing (enclosure 3)

On each side of the runway, two drain runaway pipes will be built to absorb rain and water sliding from the runways themselves. The drain pipes will be made of reinforced concrete according to the attached drawings (enclosure 3).

2311

C) INTER-SECTION OF THE RUNWAYS (encl. 3).

The maximum longitudinal slope is not over 085% (runway No.5) nor less than 011% (runway No.1). The upper curve of the runway, from one side to the

2nd Solution:- Building the Airport with runways No. 1-2-3-4-5-.

B) GENERAL SCALE PLAN 10.000 (encl.2)

The plan shows the runways traced according to the prevailing winds in the area. The winds are N-S, E-W and N-W, S-E, corresponding to the three runways which form a triangle the vertices of which are in the localities of Acqua Acetosa, Quarto di Valleramello and Tor de Cenci.

The other two transversal runways have been traced in the direction of the winds N.W-S.E and S.W-NE which are present in the area during long periods.

The runways are to be 80 metres wide. The structure of the runways is clearly shown by the attached drawing (enclosure 3)

On each side of the runway, two drain runaway pipes will be built to absorb rain and water sliding from the runways themselves. The drain pipes will be made of reinforced concrete according to the attached drawings (enclosure 3).

2311

C) INTER-SECTION OF THE RUNWAYS (encl. 3).

The maximum longitudinal slope is not over 0.85% (runway No.5) nor less than 0.11% (runway No.1). The upper curve of the runway, from one side to the other, does not exceed 0.4%.

The inter-sections were prepared after an appropriate survey of the ground. The survey was only partly carried out due to the presence of mines in some parts of the cork-tree plantation.

A more detailed and definite study of the inter-sections of runways No.3-4-5 will be made when the cork-trees will be removed and the ground cleared of mines. The ground movements on the airport may also have to be altered after a detailed survey of the ground which will be crossed by runways 3-4-5-.

...../.

D) GENERAL SCALE PLAN (25.000) (encl. 4).

The scale shows a possible eventual increase of runways by building runways parallel to No. 1-2-3. This plan has not been taken into consideration in the economic reports.

E) GENERAL SCALE PLAN OF THE AIRPORT BUILDINGS AREA (encl. 5).

The Airport building area will be located North-West of the Airport near the main intersection point of runways No. 1-2-4. The location was chosen as it is near the Via Decima (which will have to be deviated), the via Imperiale and the Ostia Autostrada.

The following buildings will be erected:-

- a) Passengers Station and a/c Station which will deal with all the passengers services and also house the offices of the Airport services;
- b) The hangars will be three in number, each covering a surface of 4.000 sq.m.;
- c) The Motor Transport Workshop and the Fire Service park will cover an area of 10.000 c.m.;
- d) The aircraft Repair Workshop will have a volume of 13.500 c.m.;
- e) The aircraft Equipment Repot will be of 11.760 c.m.
- f) Pilots billets, 5.400 c.m.;
- g) Petrol, Oil and Lubricants Building, 4.500 c.m.;
- h) Electric-power House, 2.200 c.m.;
- i) Shelter roof for private machines, 5.000 c.m.;
- l) Aprons in front of hangars;
- m) Roads and drains;
- n) Hydraulic and electric installations for lighting and energy.

The total expenditure for the buildings will be 493.700.000 Lire. This sum is approximate and based on the present current prices of material and labour.

2310

near the Via Decima (which will have to be deviated), the Via Imperiale and the

Ostia Autostrada.

The following buildings will be erected:-

- a) Passengers Station and a/c Station which will deal with all the passengers services and also house the offices of the Airport services;
- b) The hangars will be three in number, each covering a surface of 4,000 sq.m.;
- c) The Motor Transport Workshop and the Fire Service park will cover an area of 10,000 c.m.;
- d) The aircraft Repair Workshop will have a volume of 13,500 c.m.;
- e) The aircraft Equipment Depot will be of 11,760 c.m.
- f) Pilots billets, 5,400 c.m.;
- g) Petrol, Oil and Lubricants Building, 4,500 c.m.;
- h) Electric-power House, 2,200 c.m.;
- i) Shelter roof for private machines, 5,000 c.m.;
- l) Aprons in front of hangars;
- m) Roads and drains;
- n) Hydraulic and electric installations for lighting and energy.

The total expenditure for the buildings will be 493,700,000 Lire. This sum is approximate and based on the present current prices of material and labour.

F) APPROXIMATE COSTS OF WORKS (encl. 6).

The cost figures have been worked out according to the prices of material and labour on the present Rome market. The Area offers strong possibilities in the way of materials (re-opening of abandoned and new quarries and caves in the immediate vicinity of the works to be undertaken) and will, we presume, effect the cost price figures for each single work which must therefore be considered purely an approximate estimate.

...../.

The estimated costs for the runways will be:-

Runway	No.	1	will cost.....	896,358.250	Lire
"	"	2	"	889,739.500	"
"	"	3	"	733,300.450	"
"	"	4	"	770,871.400	"
"	"	5	"	795,653.800	"

TOTAL.....4,085,873.400 Lire

The expenditure for the Airport buildings amounts to 493,700,000 Lire.

The expenditure on the expropriation of the ground, an area of 900 hectares

at 250,000 Lire an hectare, will be.....225,000,000. Lire.

The cost for each runway has been valued according to the amount of work

required as shown in encl. 6. The project can be achieved in two solutions:-

1st Solution

- 1st Project
- a) expropriation of ground;
 - b) building runways No. 1-2-3;
 - c) erecting the Airport Buildings.

2nd Project Building runways No. 4-5
at a later date

2nd Solution

- a) expropriation of ground;
- b) building runways No. 1-2-3-4-5;
- c) erecting the Airport Buildings.

1st Solution.

The general expenditure (see encl. 6 No. 10) will be:-

<u>1st Project:</u>	a) expropriation of ground	225,000,000.Lire
	b) building runways No. 1-2-3.	2,518,886,600. "
	c) erecting hangars, roads, aprons & Airport buildings	493,700,000. "

the expenditure on the expropriation of the ground, an area of 900 hectares at 250.000 lire an hectare, will be.....225.000.000. Lire.

The cost for each runway has been valued according to the amount of work required as shown in encl. 6. The project can be achieved in two solutions:-

1st Solution

1st Project

- a) expropriation of ground;
- b) building runways No. 1-2-3;
- c) erecting the Airport Buildings.

2nd Project Building runways No. 4-5

at a later date

2nd Solution

- a) expropriation of ground;
- b) building runways No. 1-2-3-4-5;
- c) erecting the Airport Buildings.

1st Solution.

The general expenditure (see encl. 6 No. 10) will be:-

1st Project:

- a) expropriation of ground 225.000.000. Lire
- b) building runways No. 1-2-3. 2.518.886.600. "
- c) erecting hangars, roads, aprons & Airport buildings 493.700.000. "

TOTAL.....3.237.586.600 Lire

2nd Project:

Building runways No. 4-5. 1.566.525.200 Lire

TOTAL.....1.566.525.200 Lire

2309

...../.

- 10 -

2nd Solution.

The general expenditure (see encl. 6 Noll) will be:-

a) expropriation of ground.	225.000.000.	Lire
b) building runways No. 1-2-3-4-5--.	4.085.973.400.	"
c) erecting hangars roads, aprons and Airport buildings.	493.700.000.	"

TOTAL.....4.804.573.400. Lire

The above project would employ several thousands of specialised and ordinary workers. The work will be completed in not less than 18 months.

.....

Translated by Sgt. Cumbo.

2308

The above project would employ several hundred ordinary workers. The work will be completed in not less than 18 months.

.....

Translated by Sgt. Curbo.

2308

ALLEG. N° 1

710

Impresa Costruzioni. Società per Azioni
ing. G. Puccini & C.

Aeroporto di Roma "Castel di Decima,

relazione

Aeroporto di Roma - Castel di Decima,

relazione

2306

ROMA - Largo, Lombardi, 21
Tel. 67.713

MILANO - Via Larga, 9
Tel. 153-286

IMPRESA COSTRUZIONI
ING. G. PUCCINI & C.
SOCIETÀ PER AZIONI

PROGETTO PER LA COSTRUZIONE DI UN AEROPORTO INTERCONTINENTALE IN
ROMA - IN LOCALITÀ CASTEL DI DECIMA.-

-:0:-

PREMESSE E GENERALITÀ

L'assenza pressochè completa dell'Italia dai traffici e dalle competizioni aeree internazionali o comunque, dall'esercizio libero del volo dal 1940 ad oggi: il tiepido ed antieconomico sviluppo dell'aviazione civile nel periodo immediatamente precedente: l'ignoranza voluta e presuntuosa dei grandi progressi conseguiti all'estero specialmente per quanto si riferisce alle attrezzature fisse e mobili destinate all'assistenza al volo non potevano non avere riflessi disastrosi anche per quanto riguarda l'organizzazione delle basi aeree.

E pertanto oggi l'Italia, alla seconda metà del 1946, non dispone che di modesti aeroporti destinati al traffico civile, quasi tutti inadeguati per dimensioni, per ubicazione, per efficienza degli impianti fissi e delle infrastrutture, alle attuali esigenze dell'ora.

Possiamo anzi affermare, con piena cognizione di causa, che nessuna delle grandi città italiane designate dalla conferenza internazionale di Parigi del 1946, quali basi aeree internazionali, disponga di una idonea organizzazione aeroportuale.

Appare pertanto evidente la inderogabile necessità di affrontare con decisione il delicato problema del riordinamento e della ricostruzione delle nostre basi aeree con criteri perfettamente adeguati

- 2 -

alle necessità attuali ed ai futuri prevedibili sviluppi.

Senz'ombra di vana retorica potremo certamente concludere che se il problema verrà risolto con rapidità, decisione e capacità, daremo all'estero tangibile prova, ancora una volta, della nostra ferma volontà di risorgere e di ricostruire e faciliteremo realmente i contatti ed i commerci con le altre nazioni.

ATTUALE CONSISTENZA DELL'ORGANIZZAZIONE AEROPORTUALE DI ROMA

Come è noto la città italiana destinata a divenire la base aerea intercontinentale, è Roma.

Ma proprio Roma presenta, tra le importanti città italiane le deficienze più gravi nei riguardi della sua organizzazione aeroportuale.

A conferma di ciò, si riassume brevemente l'attuale situazione degli aeroporti prossimi alla città.

1° - AEROPORTO DI CENTOCELLE

Le modeste dimensioni, la inserzione nell'abitato cittadino e l'impossibilità di qualsiasi ampliamento, non consentono che uno scarso impiego del campo, limitato forse (e solo per la particolare felice ubicazione prossima alla città), a modesta attività turistica e all'aeromodellismo.

2° - AEROPORTO DI CIAMPINO

Dista circa 13 Km. dalla vecchia cerchia della città, per la sua configurazione planimetrica non consente che una sola pista di atterraggio, quella praticamente parallela alla Via Appia.

- 3 -

Tale pista, lunga circa 2 Km., si è potuta realizzare solo recentemente, dopo cioè la fusione dei due vecchi aeroporti militari adiacenti (Giampino Nord e Giampino Sud) compiuta dalla aviazione anglo-americana per le proprie esigenze di guerra.

La prospettata possibilità di ampliamento per intanto, al fine di creare un'altra direzione di atterraggio (di lunghezza non superiore tuttavia a 3 Km. e coincidente con l'asse nord-sud) potrebbe raggiungersi solo a condizione di imponenti lavori i quali comprendono, fra l'altro, lo spostamento onerosissimo e delicato della strada ferrata ROMA-NAPOLI via Cassino per un tratto non inferiore a 10 Km. dei quali almeno 4 di maggior percorso.

In ogni caso il prospettato ampliamento permetterebbe, una volta attuato, la creazione di una sola nuova pista; ma non attenuerebbe la grave ed insanabile deficienza che consegue dalla particolare giacitura del campo il quale, per essere situato alle falde dei Colli Albani, non offre le necessarie garanzie allo esercizio del volo dei grandi e pesanti apparecchi nella pericolosa zona di avvicinamento al campo di atterraggio.

3° - AEROPORTO DELL'URBE (ex Littorio)

Valgono per questo aeroporto tutte le considerazioni già esposte per l'aeroporto di Centocelle, con l'aggravante che il campo è soggetto a frequenti e periodici allagamenti in seguito alle piene del Tevere.

4° - AEROPORTO DI PRATICA DI MARE

Sebbene disti 30 Km. da Roma, l'aeroporto è considerato una delle sue basi sussidiarie. Finora non si è svolta sul campo che esclusiva attività militare.

- 4 -

In effetti, per la distanza dalla città, colla quale è collegato da arterie secondarie, per la sua giacitura di zona malarica e priva di ogni elementare conforto, il campo non è stato mai seriamente designato quale probabile grande aeroporto di Roma. L'innegabile requisito del campo di consentire ampliamenti adeguati alle richieste esigenze e la quasi assenza di ostacoli nella zona di avvicinamento hanno potuto, di tanto in tanto far affiorare la tiepida proposta.

Ma le innegabili deficienze accennate e specialmente la grande distanza da Roma, la quale attenua ovviamente i peculiari requisiti delle comunicazioni aeree, non consigliano di insistere sulla eventualità di trasformare il campo di atterraggio militare di Pratica di Mare nel futuro aeroporto civile di Roma.

5° - AEROPORTO DELLA MAGLIANA

Molto si è parlato del cosiddetto aeroidroscalo della Magliana: le discussioni in proposito non sono ancor oggi cessate. I lavori, iniziati durante l'ultima guerra, avrebbero dovuto compiersi in breve tempo per dotare Roma di un campo di atterraggio e di un idroscalo immediatamente contigui.

Sorge a Sud di Roma, a circa 12 Km. dall'abitato cittadino in prossimità della stazione di Mezzocammino in una zona acquitrinosa e pianeggiante, in parte costituita da un'ansa del Tevere.

Gli imponenti movimenti di terra previsti per la realizzazione dell'opera (eliminazione di un'ansa del Tevere mediante la costruzione di un drizzagno; arginatura di contenimento del bacino dell'idroscalo; demolizione dei vecchi argini ecc.) furono avviati con gran lena e compiuti per la metà circa del loro complesso,

- 5 -

nonostante le insistenti critiche mosse al progetto esecutivo da illustri tecnici in seno al Consiglio Superiore dei LL.PP. e relative sia alla perfetta riuscita dell'opera (e quindi di carattere essenzialmente costruttivo), sia ad alcune grave anomalie fra le quali è certamente fondamentale quella che il campo di volo è circondato da alti argini, è sottostante al livello del bacino dell'idroscalo e a quello di morbida del Tevere ed è pertanto privo di diretto scolo naturale.

A tali rilievi altri se ne devono aggiungere di carattere squisitamente funzionale, di importanza eccezionale. E precisamente:

- a) Il sedime del campo di volo, di forma irregolare, ha la quota assoluta di m.5 circa ed è tutt'intorno limitato dagli argini del Tevere, alti in media m. 12 sul sedime stesso.

Ciò premesso è superfluo rilevare il grave pregiudizio alla sicurezza del volo che deriva da siffatta anormale configurazione del campo di atterraggio.

Per questa sola particolare circostanza la effettiva utilizzazione di ciascuna pista viene praticamente ridotta ad una aliquota della sua lunghezza, in quanto una parte, sempre notevole, è "oscurata" dai terrapieni degli argini, che si ergono nelle immediate adiacenze delle due testate -

- b) Le considerazioni ora esposte se pure si presentano nel caso della più aperta e libera direzione di atterraggio, coincidente con quella della valle del Tevere (direz. S.O.-N.E.), assumono invece carattere di particolare gravità e importanza nei

- 6 -

casi - certamente più frequenti - in cui il volo debba esercitarsi nelle altre possibili direzioni.

In effetti, ove si escluda una parte sola del primo e del terzo quadrante, tutte le altre direzioni presentano le seguenti gravi ed insuperabili deficienze:

- limitato sviluppo delle piste;
- presenza di ostacoli di maggior rilievo di quello costituito dai soli argini di contenimento dell'aeroporto, rappresentati dalle colline che, specialmente sulla riva destra del Tevere, chiudono il sedime dell'aeroporto stesso a guisa di anfiteatro.

Pertanto, a parere di chi scrive, grave responsabilità si assumerebbe chi, non ignorando ormai le fondate e obiettive critiche mosse e non solo in questi ultimi tempi, insistesse sulla esecuzione di un'opera prevista e progettata e imposta da diletanti e da improvvisatori piuttosto che da esperti e da tecnici.

Essa è comunque irrazionale, antieconomica, superata nella concezione e nelle finalità e, una volta realizzata, non consentirebbe alla città di Roma la possibilità di assolvere il futuro compito che il destino le ha assegnato, di grande base aerea internazionale.

Da quanto è stato esposto, segue ovviamente che nessuna delle località, sedi attuali degli aeroporti (già aperti al traffico o in corso di costruzione) offre i requisiti richiesti per l'aeroporto di Roma, quand'anche si desse corso, per alcuni, ad imponenti lavori di ampliamento.

- 7 -

La Società scrivente, in seguito ad indagini condotte con metodo rigoroso e col più assoluto rispetto delle inderogabili e ferree esigenze richieste dalla particolare opera, è riuscita ad individuare una vasta zona, situata a due chilometri a sud del sedime già prescelto per la Esposizione del 1942, quale risulta dalla planimetria al 10.000 (allegato n° 2).

Tale zona, nella quale sono stati eseguiti accurati sopralluoghi da tecnici particolarmente esperti, ha la superficie approssimativa di 1000 ettari ed ha configurazione planimetrica triangolare i cui vertici hanno ben coordinate geografiche:

- vertice nord - long. 0° 1' 8" ovest Monte Mario
lat. 41° 49' 0" nord
- vertice sud - long. 0° 0' 8" ovest Monte Mario
lat. 41° 47' 39" nord
- vertice est - long. 0° 3' 7" est Monte Mario
lat. 41° 45' 58" nord

Il sedime prescelto sorge su di un vastissimo pianoro sensibilmente elevato sulla zona circostante e l'assenza completa di qualsiasi ostacolo lo rendono particolarmente adatto ad essere adibito al volo senza alcuna pratica limitazione.

Altri non meno importanti requisiti inducono a considerare la zona stessa veramente ideale per la costruzione di un aeroporto a carattere intercontinentale. Tali requisiti sono:

a) PROSSIMITA' AL CENTRO DELLA CITTA'

La zona dista circa otto chilometri dal centro dell'Urbe con la quale è collegato mediante l'autostrada Roma-Ostia, la Via Ostiense e la Via Laurentina.

- 8 -

Un ottimo collegamento si avrà allorchè sarà ultimata la Via Imperiale il cui tracciato traversa la zona a Nord del triangolo.

Inoltre il breve tratto che la separa dalla zona dell'esposizione universale del 1942, avrà la sua importanza per l'utilizzazione razionale delle indispensabili attrezzature fisse più rappresentative del previsto grande aeroporto (teatro, caffè - luoghi di ritrovo, di soggiorno, alberghi ecc.).

Un altro collegamento rapido con l'Urbe si ha mediante la ferrovia da Ostia; un'opportuna stazione da creare in prossimità della zona renderà la ferrovia stessa atta a disimpegnare le esigenze dei vari e complessi servizi dell'aeroporto.

b) NATURA DEL TERRENO

Il terreno su cui deve sorgere l'aeroporto è di natura argilla-sabbioso con pendenza naturale, in parte verso Sud ossia verso il mare, ed in parte verso Nord, facilitando in tal modo il deflusso delle acque meteoriche dal sedime dell'aeroporto stesso.

c) POSSIBILITA' DI VOLO ED OSTACOLI

La possibilità di volo sulla zona segnalata non ha pratica limitazione in virtù delle reciproche incidenze angolari delle numerose strisce di atterraggio, in numero di cinque, realizzabili.

Infatti le strisce 1 - 2 - 3 costituiscono un triangolo e sono disposte secondo la direzione dei venti dominanti; le altre strisce 4 - 5 sono sussidiarie, progettate per un adeguato

- 9 -

smistamento degli apparecchi durante il traffico. Ogni striscia ha un'ampiezza di m. 250 ed una lunghezza variabile da m. 3270 a 2700 secondo le possibilità del terreno sul quale vengono a giacere.

Ogni striscia contiene al centro per un'ampiezza di 80 metri e per una lunghezza uguale a quella della striscia stessa, una pista di lancio opportunamente pavimentata:

- Pista n° 1 -	direzione NO - SE	lunghezza m. 3600
- " " 2 -	" N.NE - S.SO	" " 3100
- " " 3 -	" E - O	" " 3150
- " " 4 -	" N.NO - S.SE	" " 3550
- " " 5 -	" NE - SO	" " 2800

La lunghezza delle piste è stata stabilita in relazione alle attuali esigenze degli apparecchi e a quelle prevedibili a seguito di moderni progressi della tecnica del volo.

La superficie delle piste verrà realizzata applicando i sistemi moderni in uso presso gli altri paesi e tenendo conto in particolare dell'esperienza acquistata per la risoluzione di tale problema di complessa e difficile trattazione.

Le estremità delle piste poi saranno tutte collegate da piste di rullaggio che permetteranno agli apparecchi di raggiungere agevolmente la testata delle piste di partenza senza intralciare il traffico che sulle piste stesse potrà svolgersi.

Tali piste avranno la larghezza di m. 25 e saranno realizzate con lo stesso sistema usato per le piste di lancio.

L'ampiezza dell'aeroporto consente, non solamente l'aumento

- 10 -

della lunghezza delle piste, ma la costruzione di altre piste parallele alle previste, necessarie ove lo imponga l'intensità del traffico di arrivo e di partenza.

Come già segnalato la zona è completamente sgombrata da ostacoli in tutte le direzioni, ed in particolare nella zona di avvicinamento (zona ideale costituita da una superficie avente la pendenza del 4% dipartentesi dall'estremità della striscia ed avente una lunghezza di m. 3200 ed una larghezza di m. 300 alla testata della striscia 1 m. 1200 alla fine della zona di avvicinamento).

NATURA DEI LAVORI DA ESEGUIRE

Per la realizzazione dell'aeroporto occorre eseguire le seguenti opere:

- a) Livellamento del campo ed in particolare della striscia di atterraggio uniformando le pendenze longitudinali a quelle massime previste (1%) -
- b) Costruzione delle piste di lancio, previa costituzione di adeguata massicciata e sovrastante strato di conglomerato sì da rendere la superficie liscia.

La pendenza longitudinale delle piste di lancio, sarà quella massima prevista computabile con il terreno (1%), e quella trasversale non dovrà essere superiore al 0,50% -

- c) Costruzione ai lati delle piste dei collettori di raccolta delle acque piovane: tali collettori verranno realizzati con sistemi idonei suggeriti dalle moderne esigenze, e già sperimentati -

- 11 -

- d) Costruzione delle piste di rullaggio con gli stessi sistemi ed accorgimenti già usati per le piste di lancio -
- e) Realizzazione di tutte le segnalazioni, delimitazioni, nominativi atte ad individuare il campo dall'alto.

ZONA FABBRICATI

In opportuna posizione, come da planimetria allegata, sorgerà la zona fabbricati, che dovrà accogliere tutti i manufatti atti a disimpegnare i servizi dell'aeroporto; in particolare i servizi del traffico, ed i servizi interni dell'aeroporto.

Per i servizi del traffico bisognerà distinguere il servizio passeggeri ed il servizio di linea. Per il primo occorrerà provvedere ad una palazzina viaggiatori con annessi servizi; salone arrivi-partenze, biglietteria, sala scrittura, ritrovo, servizi di dogana, polizia, bagagli, telegrafo, telefono, depositi, bar, ristorante, albergo ecc.. Per il secondo si dovrà prevedere per tutti quei locali indispensabili all'esercizio del traffico, direzione del traffico, segnalazioni, comunicazioni, direzione dell'aeroporto, uffici vari.

Per i servizi interni dell'aeroporto dovranno essere realizzate delle gradinate aviorimesse atte ad accogliere gli apparecchi in arrivo, in partenza, in riparazione, le officine riparazioni velivoli e loro accessori, il parco segnalazioni aeree ecc. -

La stazione passeggeri e le aviorimesse verranno collegate da ampi piazzali pavimentati, analoghi piazzali verranno realizzati davanti le aviorimesse, le officine, i magazzini.

- 12 -

A) - RELAZIONE TECNICO-ECONOMICA

Il progetto per la costruzione dell'aeroporto intercontinentale nella località prescelta in Castel di Decima si compone dei seguenti elaborati:

- a) una relazione tecnico-economica (allegato 1);
- b) una planimetria generale al 10.000 ove sono tracciate le striscie di atterraggio e le relative piste (allegato 2);
- c) i profili delle singole piste (allegato 3);
- d) una planimetria al 25.000 ove sono stati sviluppati i possibili ampliamenti delle piste, con la creazione di piste parallele in relazione ai futuri sviluppi del traffico dello aeroporto stesso (allegato 4);
- e) una planimetria al 2000 della zona ove sorgeranno i vari fabbricati per i servizi passeggeri e dell'aeroporto (allegato 5);
- f) Preventivo di spesa dei lavori occorrenti alla creazione del nuovo aeroporto considerando le varie soluzioni e cioè (allegato 6) :

1^ Soluzione - costruzione dell'aeroporto mediante la creazione delle Piste N° 1 - 2 - 3.

2^ Soluzione - costruzione dell'aeroporto mediante la creazione delle Piste N° 1 - 2 - 3 - 4 - 5.

- 15 -

B) - PLANIMETRIA AL 10.000 (all. 2)

In essa è stata prevista l'intera rete delle piste intersecantesi secondo la configurazione segnalata che è quella dei venti dominanti nella zona.

Infatti tali venti sono il N-S, E-O e NO-SE e ad essi corrispondono le relative piste costituite dai lati del triangolo che ha per vertici le località di Acqua Acetosa, Quarto di Valleranello, e Tor de Cenci.

Le altre due piste trasversali sono state ubicate nella direzione dei venti N.NO-S.SE e SO-NE spiranti nella zona durante periodi piuttosto lunghi.

Le piste di atterraggio sono state previste larghe m. 80 in relazione alle attuali esigenze, e quelle possibili future del volo.

La struttura delle piste è chiaramente indicata nel disegno di cui all'allegato 3.

Lateralmente alle piste, verranno costruiti due collettori, uno per parte, per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sulla superficie delle piste stesse. Tali collettori verranno realizzati mediante l'impiego di calcestruzzo di cemento secondo i disegni di cui allo stesso allegato 3.

C) - PROFILI DELLE PISTE (all. 3)

Sono stati studiati tenendo conto delle norme in uso per la costruzione degli aeroporti. La pendenza longitudinale massima non supera il 0,85% (pista n° 5), nè è minore del 0,11% (pista n° 1).

- 14 -

Il raccordo tra una pendenza e l'altra in una stessa pista, è stato compiuto mediante una superficie curva con un valore di cambiamento non superiore al 0,4%.

Lo studio dei profili è stato eseguito mediante opportuni rilievi del terreno, rilievi che nella zona del sughereto si sono dovuti eseguire indirettamente a causa della non accessibilità del luogo non bonificato dalle mine.

Uno studio più particolareggiato e definitivo dei profili delle piste n° 3 - 4 - 5 verrà eseguito in sede di esecuzione dell'opera allorchè potrà essere abbattuto il sughereto e bonificato.

Anche i movimenti di terra risultanti potranno subire delle variazioni in relazione ai rilievi diretti che potranno essere effettuati nel sughereto attraversato, come sopra detto, dalle piste 3 - 4 - 5.

D) - PLANIMETRIA AL 25.000 (all. 4)

In detta planimetria è stato sviluppato l'eventuale possibile ampliamento della rete delle piste di atterraggio mediante la creazione di piste parallele alle piste 1 - 2 - 3 qualora lo determinino speciali ed inderogabili esigenze di traffico, in relazione ai possibili futuri sviluppi dell'aeroporto stesso.

Tale studio ha solo scopo dimostrativo in quanto di tale ampliamento non è stato tenuto conto negli elaborati economici.

E) - PLANIMETRIA ZONA FABBRICATI (all. 5)

La zona fabbricati è stata prevista a Nord-ovest dell'aero-

- 15 -

porto in corrispondenza del nodo principale Nord d'intersezione delle piste n° 1 - 2 - 4. Tale ubicazione è stata prescelta perchè in vicinanza della via di Decima (che dovrà essere opportunamente deviata), ed in vicinanza della via Imperiale, e dell'autostrada per Ostia.

In tale zona verranno ubicati i seguenti manufatti:

- a) stazione passeggeri o aerostazione che raccoglierà i servizi passeggeri e gli uffici dei servizi d'aeroporto;
- b) le aviorimesse in numero di tre previste coprenti ciascuna un'area di mq. 4000;
- c) l'autorimessa ed il parco incendi aventi un volume di metri cubi 10.000;
- d) l'officina riparazioni velivoli avente un volume di mc. 13.500;
- e) il magazzino per materiale speciale di volo avente un cubaggio di 11.760 mc.;
- f) l'alloggio piloti di mc. 5.400;
- g) il manufatto carburanti e lubrificanti di 4.300 mc.;
- h) il manufatto per centrale elettrica di 2.200 mc.;
- i) la tettoia ricovero per macchine private di 5.000 mc.;
- l) i piazzali avanti le aviorimesse;
- m) le strade e fognature;
- n) gli impianti idrici ed elettrici di illuminazione e forza motrice.

- 16 -

La spesa totale prevista per l'esecuzione di tutti i manufatti è di L. 493.700.000,= secondo i prezzi dei materiali e della mano d'opera oggi vigenti sulla piazza di Roma, e che all'atto esecutivo dell'opera potranno variare in più od in meno, a secondo degli elementi di costo desunti dalle possibilità del luogo e dalla disponibilità della mano d'opera specializzata.

F) - COMPUTI ESTIMATIVI DEI LAVORI (all. 6)

Si premette che gli elementi di costo, come sopra accennato, sono stati desunti dalle analisi eseguite per i vari articoli di lavoro applicando i prezzi unitari dei materiali e mano d'opera oggi in corso sulla piazza di Roma. Le grandi possibilità che la zona offre per i materiali (riapertura di cave abbandonate, apertura di cave nuove nella immediata vicinanza dei lavori), incidiranno, si presume, sui costi stessi, per cui i prezzi unitari applicati ai singoli computi debbono intendersi di valore puramente approssimato.

I computi estimativi delle piste si concludono nei seguenti risultati:

Per la pista N° 1	si ha la spesa di L.	896.368.250,=
" " " " 2	" " " " " "	889.739.500,=
" " " " 3	" " " " " "	733.300.450,=
" " " " 4	" " " " " "	770.871.400,=
" " " " 5	" " " " " "	795.653.800,=

con un totale di L. 4.085.873.400,=

=====

2288

- 17 -

La spesa da sostenere per la realizzazione dei fabbricati e dei vari impianti risulta di L. 493.700.000,=
=====

Quella per l'esproprio del terreno, la cui superficie potrà essere contenuta in 900 ettari, valutando il medesimo a Lire 250.000 l'ettaro, è di L. 225.000.000,=
=====

Ogni pista è stata valutata secondo il corrispondente computo facente parte dell'allegato 6.

L'opera è stata progettata realizzabile nel tempo secondo due distinte soluzioni:

1^a Soluzione -

- I tempo - a) esproprio terreni;
b) costruzione delle piste 1 - 2 - 3;
c) realizzazione della zona fabbricati.

II tempo - costruzione delle piste 4 - 5.

- 2^a Soluzione - a) esproprio terreni;
b) costruzione delle piste 1 - 2 - 3 - 4 - 5;
c) realizzazione della zona fabbricati.

1^a Soluzione

Il computo riassuntivo generale (vedi all. 6 n° 10) prevede:

2267

- 18 -

I tempo: a) per esproprio terreni L. 225.000.000,=
 b) per la costruzione delle pi-
 ste n° 1 - 2 - 3 " 2.518.886.600,=
 c) per costruzione aviorimesse,
 fabbricati, strade e piazzali " 493.700.000,=

Totale L. 3.237.586.600,=
 =====

II tempo: per la costruzione delle pi-
 ste 4 - 5 L. 1.566.525.200,=

Totale L. 1.566.525.200,=
 =====

2* Soluzione

Il computo riassuntivo generale (vedi all.6 n° 11) prevede:

a) per esproprio terreni L. 225.000.000,=
 b) per la costruzione delle pi-
 ste 1 - 2 - 3 - 4 - 5 " 4.085.873.400,=
 c) per costruzione aviorimesse,
 fabbricati, strade e piazzali " 493.700.000,=

Totale L. 4.804.573.400,=
 =====

Per la realizzazione dell'opera prevedesi la possibilità di
 impiego di diverse migliaia di lavoratori comuni e specializzati
 e un tempo minimo di esecuzione di diciotto mesi.

4286
 IMPRESA COSTRUZIONI
 ING. G. PUCCI & C. S/A
 CAVALIERE
G. Pucci



18th September, 1946.

With the compliments of

His Majesty's Ambassador at Rome.

The Director
Air Force Subcommittee,
Allied Commission,
Rome.

228

6B

Copy of telegram from Rome to Ankara No.13 of 11th September, 1946.

Italian Air Ministry has consulted Air Forces Sub-Commission regarding possibility of obtaining advice of British airfield construction experts on construction of new airfield Rome area.

2. Director of Air Forces Sub-Commission suggests that, if possible to arrange, Colonel Sinclair of Messrs. Richard Costain, understood to be now in Ankara, should spend few days in Rome before returning to United Kingdom. He should contact Director of Air Forces Sub-Commission on arrival.

5

See also signal to Athens (the Weds Ver. 228) on 14/9.

JRM
2/1/47

KLB 14/9

68

Copy of telegram from Rome to Ankara No.13 of 11th September, 1946.

Italian Air Ministry has consulted Air Forces Sub-Commission regarding possibility of obtaining advice of British airfield construction experts on construction of new airfield Rome area.

2. Director of Air Forces Sub-Commission suggests that, if possible to arrange, Colonel Sinclair of Messrs. Richard Costain, understood to be now in Ankara, should spend few days in Rome before returning to United Kingdom. He should contact Director of Air Forces Sub-Commission on arrival.

5

Summarized to Athens (thru Wicks via 2286) on 19/9.

JSM
2/11

18/9/46

6c
Copy of telegram from Angora to Rome No. 18
of the 13th September, 1946.

W
Your telegram No.13.

Colonel Sinclair left for Rome by
direct Ankara-London proving flight via
Athens on 10th September.

2282

Copy of telegram from Angora to Rome No. 18
of the 13th September, 1946.

W
Your telegram No.13.

Colonel Sinclair left for Rome by
direct Ankara-London proving flight via
Athens on 10th September.

2282

FROM: AIR FORCES SUB-COMMISSION, ALLIED COMMISSION, ROME.
 TO : SAUER, BRIAN COLQUHOUN & PARTNER,
 18, UPPER GROSVENOR STREET, LONDON.

FROM BRODIE PD THANKS FOR CABLE AND YOUR INTEREST PD AGAIN SPOKE ITALIAN
 AIR MINISTER WHO WILL BE CONSULTING PRIME MINISTER TWENTY SEPT TO DETERMINE
 WHETHER PROJECT AT PRESENT ECONOMICALLY PRACTICABLE PD IF YES APPLICATIONS
 BY BRITISH AND AMERICAN COMPANIES WILL BE CONSIDERED ON COMPTICAL BASIS PD
 SUGGEST YOU ARRANGE TO VISIT ROME TO DISCUSS IN PRINCIPLE WITH OR WITHOUT
 COMPENSATION PD WE WILL SIGNAL AGAIN SHORTLY PD I WILL BE BACK IN ROME
 EIGHT OCT =====

2281

Sent via Br. Embassy (Mr. Verschoyle)

J. L. M.
 24/7
 Spoke with Italian Air Minister (Mr. Verschoyle) who confirms
 no reply received.
 However as per 24/7
 J. L. M. 2/10.

0 3 2 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

BEST COPY POSSIBLE

00000000000000000000

0 3 2 3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/HRH No. 735017



VIA TELEGRAMMA
18 VI
ITALCABLE

AF0218 OPH568 LONDON 79 16 1733 AIRVICEMARSHAL BRODIE

5904

Le ore indicate sono quelle del paese di origine

BRITISH MISSION ROME

PIAZZA SAN BERNARDO 15 Mod. 150

HAVE HEARD FROM SHARP ABOUT ROME AIRPORT STOP
 WE ARE PREPARED TO VISIT YOU BUT WOULD BE GRATEFUL
 FOR MORE INFORMATION FROM YOU ON SCOPE OF PROJECT AND
 WHETHER THERE IS DEFINITE POSSIBILITY OF OUR EMPLOYMENT AS
 CONSULTANT STOP WE CAN TAKE ON EVERYTHING FROM DESIGNED
 STAGE TO SUPERVISION OF ALL WORK INCLUDING BUILDINGS
 RUNWAYS LIGHTING AND ALL SERVICES STOP NY ADDRESS
 BRIAN COLQUHOUN AND PARTNER 18 UPPER GROSVENOR STREET
 NY KIND REGARDS • SAKER

responsabilità civile in conseguenza del servizio telegrafico

RISPONDETE VIA ITALCABLE

Presentate o telefonate i vostri telegrammi "Via Italcable", agli Uffici della Società

in Roma, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Siracusa, Lenti, Taormina (stagionale), Torino, Trieste, Venezia. Per evitare errori di trasmissione scrivete sempre: se a mano, con la massima chiarezza; se a macchina, in lettere minuscole e con doppio spazio fra le lettere e le linee.

Rivolgetevi agli Uffici della "Italcable",

per informazioni, moduli, tariffe, reclami, suggerimenti, ecc. Saranno lieti di esservi utili e di approfittare della vostra amichevole cooperazione per migliorare sempre più il servizio.

Per comunicazioni di estrema urgenza fra le principali città italiane e fra queste e la Città del Vaticano usate i Telegrammi - Lampo "Via Italcable".

La consegna avviene entro un tempo assai breve.

Fate le pratiche con la Società per essere ammessi al pagamento a fine mese dei vostri telegrammi "Via Italcable",

oltre alla comodità di pagare l'importo dei vostri telegrammi alla fine del mese, avrete anche il vantaggio di possedere una tessera con la quale potrete inviare i telegrammi stessi da qualsiasi Ufficio della "Italcable".

Usate sempre i nostri moduli, oppure scrivete nella casella "Via d'istadamento", dei moduli statali, l'indicazione gratuita "VIA ITALCABLE".

Non dimenticate mai che la "Via Italcable" è garanzia di Esattezza, Rapidità, Segretezza.

3H

27

2274

Child 7/4

July 10/9

2A

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
 To :- Minister for Air, Italian Air Ministry.
 Date:- 4th September, 1946.
 Ref :- AFSC/22/5/AIR.

NEW CIVIL AIRPORT FOR ROME.

Thank you for your letter 20877/3012 Coll., dated 26th August, 1946, concerning the plans for a new civil airport near Rome.

2. The plans are now being translated into English, and I will take such action as is possible to give you technical help. However, I spoke about this matter to Air Vice Marshal Darvall at Udine on the 28th August, and his immediate reaction was that the Italian economy would probably not be able to stand the enormous cost involved in building the airport and that, therefore, for the next few years, the Italians would have to be content with Ciampino when that aerodrome is turned back by the Americans to the Italian Government, which, presumably, would be soon after the ratification of the Peace Treaty, but of this I am not certain. Meantime it would seem that Centocelle would be the most suitable aerodrome for Italian ~~aviation~~ ²²⁷⁸ aviation.

3. I feel myself, however, that no harm can be done in starting a long dated policy in planning a new and better airport for Rome, but it will be several years before the air traffic at Ciampino would be such that Ciampino could not handle the whole amount.

Org. Ltr 3/9.

S.1/0. Ltr 6/9

Air 1, Chubb 9/9.

Air 2 Ltr 7/9

BF 30 Ltr 16/9

BF 550. - my 1/9.



I.E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

TRANSMISSION

/a

Minister for Air.

Rome, 24th August, 1944.

Dear Sir,

Following our interview on the evening of the 13th, I hasten to send you a copy of the plans developed by Mr. Volpi, the designer in charge of the project for the new Civil Airport in Rome.

The plans which appear to be the most adaptable of the two periods (No. 2, and in this connection the Director of Works has proposed the plans for the second period which have already been carried out in the airport with representatives of the State, etc.).

I am fully convinced of your kind offer to visit the project. I should be glad to have your English and American technicians examine the project and its development, and making all the necessary arrangements for the project in the future.

Plans for the new airport of Castel di Decima have been submitted by Mr. Baroni, the architect, and I am also including these plans.

The new airport, however, does not appear to be the most adaptable either technically or financially, as the second period would be far too high.

I will speak of the possibility of having you in advance for a consultation which you, Mr. Volpi, have offered in a letter this important project.

2277

Yours etc.,

(S) [Signature]

y. 219.

Orig. [Signature]

Let me know when you have translated & any ideas
you have as to when we might call on for Allied technical advice
[Signature] 4/7

file 377
16/9

Jo.
20877
IL MINISTRO DELL'AERONAUTICA
3012 Coll.



Roma, 20 AGO 1946

Illustre Maresciallo,

a seguito della conversazione avuta il mattino del 23 corr., mi affretto ad inviarLe copia del progetto compilato dall'ing. VALBU SA e Comp. per il nuovo aeroporto civile di Roma.-

Fra le zone proposte la più adatta si presenta quella contrassegnata col n°2 e, in relazione a ciò, la Direzione Generale del Demanio ha proposto, a seguito di sopralluogo effettuato con ufficiali dello Stato Maggiore A.M. la variante contenuta nel fascicolo che egualmente Le trasmetto.-

Come dalla gentile offerta fattami Le sarei molto grato se volesse fare esaminare sia il progetto che la variante proposta, dai tecnici inglesi e americani, e resto in attesa di conoscere le eventuali osservazioni, che potrebbero essere esaminate collegialmente sul posto unitamente ai tecnici del mio Ministero e agli Ufficiali dello Stato Maggiore A.M., per passare poi alla realizzazione pratica che, come è noto, è di estrema urgenza.-

Altro progetto per la zona di Castel di Decimo è stato presentato dall'ing. RUCCINI, con il fascicolo che egualmente Le invio.

La zona prescelta però non sembra la più adatta sia tecnicamente sia per il rilevante onere finanziario che comporterebbe un'eventuale realizzazione del progetto proposto.-

Colgo l'occasione per ringraziarla fin d'ora per il contributo che Ella, Sig. Maresciallo, vorrà dare alla soluzione dell'importante problema e La saluto cordialmente.

Air Vice Marshall

I.E. BRODIE, OBE

Air Force Sub Commission

Via Veneto - ROMA -

Georgio Mario Cingolani

0 3 2 9