Due facce della sconcertante vicenda che chiama in causa ministri e generali

Nello scandalo degli Hercules scelte sbagliate e bustarelle

Non convincono le motivazioni addotte per acquistare gli aerei americani - Chi decise di accettare i pesanti aumenti chiesti dalla Lockheed? - Ingiustificabili ritardi per il G-222 dell'Aeritalia - Lo scandaloso « affare Starfighter » - Il Parlamento all'oscuro

Processo ad Amsterdam: scandalo identico a quello della Lockheed

Il rappresentante della società Dassault accusato di aver tentato di corrompere due deputati per indurli ad appoggiare l'acquisto di aerei francesi

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 10

Stamattina si è aperto, davanti al Tribunale di Amsterdam, il processo contro Jan Botterman, rappresentante in Olanda del costruttore di aerei francesi Dassault e al tempo stesso dell'OFEMA (ente francese di esportazione di materiale militare), che — secondo l'atto d'accusa — aveva tentato di corrompere due deputati olandesi, il liberale Gregorius Wilhelmus Keja e il socialdemocratico Piet Dankert « perché usassero della loro influenza sul governo in favore dell'acquisto da parte delle forze armate olandesi di un certo numero di aerei Mirages fabbricati da Dassault ». I fatti avvennero nel quadro del famoso « mercato del secolo » allorché l'Olanda, assieme al Belgio e alla Danimarca, aveva deciso di sostituire i vecchi Starfighter americani della Lockheed (gli stessi che oggi sono al centro dello scandalo che investe Tokio e l'Aja, Bonn e Roma) con un nuovo apparecchio da combattimento da scegliersi tra l'YF-16 americano della Northrop e il Mirage francese della Dassault.

I mezzi finanziari della Francia non sono comparabili a quelli dell'America, lo scandalo che coinvolge Dassault è certamente di dimensioni minori dello scandalo degli Starfighter. E tuttavia anche qui il principio concorrenziale è lo stesso: la corruzione o il tentativo di corruzione, l'offerta di denaro per i singoli o i loro partiti.

Botterman ha respinto stamattina l'atto di accusa affermando di non avere mai offerto danaro ai due deputati. Ma sia Keja, sia Dankert hanno confermato i fatti. Dankert, in particolare, ha raccontato il meccanismo messo in moto da Botterman che, in un primo tempo, gli aveva chiesto di facilitargli i contatti con una serie di personalità influenti nella scelta del nuovo aereo. « Naturalmente — gli disse Botterman — un lavoretto del genere non è gratuito. Non vi farebbe piacere di possedere un pezzo di terra nel sud della Francia? ».

Più tardi le offerte si precisarono. Venuto a Parigi, Dankert, che era presidente della Commissione esteri della Camera e membro della Commissione di difesa, incontrò Pierre François, segretario generale della compagnia Dassault che gli disse: « L'offerta di Botterman non è una cosa seria, naturalmente. Queste cose noi le regoliamo con un conto segreto in Svizzera che non dà fastidio a nessuno ». Niente terre, ma danaro in contanti.

Il « prezzo » venne fissato in un successivo incontro svoltosi in Olanda allorché le autorità militari olandesi sembravano già orientate sull'aereo americano. Botterman disse a Dankert: « Adesso puoi chiedere due milioni e mezzo di franchi » (circa quattrocento milioni di lire).

Dankert ha detto di essersi reso conto, a questo punto, di essere caduto in una pericolosa rete (appare strano che non se ne fosse accorto prima); ma, anziché denunciare Botterman, rivelò gli intrallazzi dell'agente della Dassault al giornale parigino *Le Monde*.

a. p.

Sotto accusa il capo dell'aviazione svedese

STOCCOLMA, 10

Gunnar Thyresson, « Ombudsman » del parlamento svedese (tutore dei diritti del cittadino nei confronti del parlamento) ha dichiarato che sta indagando per accertare se e cosa ci sia di vero nelle voci secondo cui la società aerea statunitense « Lockheed » avrebbe versato somme di danaro al comandante dell'aviazione svedese, generale Dick Stenberg. Thyressen ha riferito di essersi incontrato sia con il generale Stenberg sia con Olle Hedberge, direttore della « Swedair », agente della « Lockheed » per la Svezia e di cui il governo di Stoccolma è per larga parte proprietario.

In Olanda ora s'indaga anche sui ministri

L'AJA, 10

Il governo olandese ha istituito oggi una commissione di inchiesta composta da tre persone che dovrà indagare sulle affermazioni secondo le quali il principe Bernardo d'Olanda avrebbe ricevuto un milione e centomila dollari dalla « Lockheed » perché favorisse la vendita di aerei della società americana.

La commissione è stata inoltre incaricata di indagare sulle modalità d'acquisto degli aerei da parte dell'Olanda e sulla eventualità che alcuni ministri siano stati « influenzati » da « attività riprovevoli da parte di costruttori aeronautici ».

La commissione dovrà riferire le proprie conclusioni al governo il più presto possibile.

I « tre saggi » della commissione d'inchiesta sono: lo avvocato Andreas Matthias Donner, 57 anni, milita nel partito « antirivoluzionario » (di ispirazione protestante); è stato professore nell'università libera di Amsterdam per vari anni e attualmente fa parte della corte di giustizia delle comunità europee, delle quali è stato anche presidente; il dott. Marius Holtrop, già presidente della banca olandese, e in precedenza direttore delle acciaierie di Ijmuiden, 73 anni; è considerato una personalità di tendenza liberale; il dott. Henry Peschar, direttore della corte dei conti dal 1968, 54 anni; è stato a lungo deputato del Partito socialista.

Stamane il capo del gruppo parlamentare « Democrazia '66 » (uno dei partiti della coalizione governativa) ha scritto al presidente della camera chiedendo che venga istituita anche una commissione parlamentare di inchiesta, incaricata di indagare su tutto ciò che concerne gli acquisti di armi, e in particolare di aerei; il vantaggio di una tale iniziativa consisterebbe soprattutto nel fatto che, trattandosi di una commissione parlamentare, ogni cittadino olandese può essere obbligato a testimoniare dinanzi ad essa, sotto giuramento.

Tanaka invitato dal Parlamento a discolparsi

TOKIO, 10

Un deputato dell'opposizione giapponese, Yanosuke Narasaki (socialista) ha chiesto oggi che l'ex primo ministro Kaukei Tanaka sia chiamato a deporre in parlamento in relazione alla possibilità che egli sia coinvolto nella vicenda dei versamenti fatti dalla compagnia aeronautica americana *Lockheed* a funzionari governativi e uomini politici stranieri. Dalle deposizioni fatte davanti alla sottocommissione del senato americano che indaga sulle multinazionali, è risultato che la *Lockheed* versò più di dodici milioni di dollari al suo agente in Giappone, ad una società commerciale nipponica e a funzionari governativi per promuovere la vendita in Giappone dei suoi aerei.

Nelle deposizioni non è stato mai citato esplicitamente il nome di Tanaka (primo ministro dal luglio 1972 al dicembre 1974), ma sono stati fatti quelli del suo intimo amico Kenji Osano, un influente uomo d'affari, e di Yoshio Kodama, un esponente della destra con considerevole influenza negli ambienti politici e finanziari.

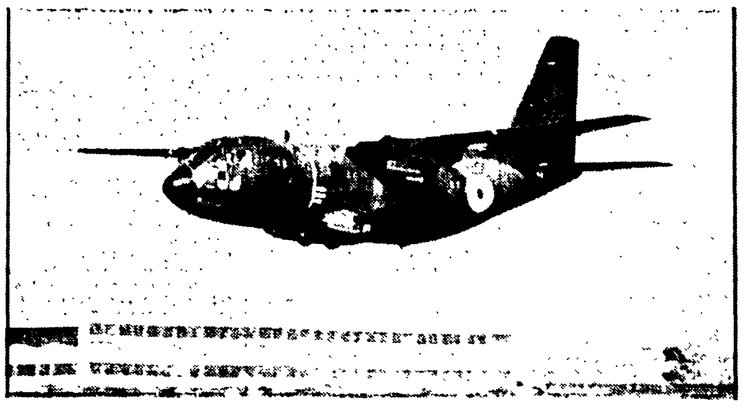
Il predecessore di Tanaka, Eisaku Sato, aveva deciso all'inizio del 1972 che il Giappone avrebbe costruito propri aerei anti sommergibili. Alcuni mesi più tardi, quando Tanaka andò al potere, questa decisione fu rovesciata. Nello stesso periodo tutte e tre le compagnie aeree giapponesi decisero di rinunciare agli aerei *DC 10* a favore del *Tristar* della Lockheed. Ciò avvenne dopo un incontro tra Tanaka e il presidente Nixon ad Honolulu nel settembre 1972.

Ford dichiara di condannare gli atti di corruzione

WASHINGTON, 10.

Il presidente Ford ha condannato oggi « nei termini più forti » la corruzione di funzionari governativi stranieri da parte di società americane ed ha annunciato che il Dipartimento di Stato non proteggerà i responsabili contro procedimenti penali iniziati a loro carico dalla magistratura dei Paesi interessati.

L'ha dichiarato oggi il portavoce della Casa Bianca, Ron Nessen, il quale ha nel contempo rivelato che lo « scandalo della Lockheed » e di altre società americane è attualmente all'esame del ministero della giustizia, dell'ufficio federale delle imposte e di altri enti giurisdizionali.



Corruzione e sudditanza agli Stati Uniti e alla NATO: sono le due facce dello scandalo delle bustarelle che la Lockheed ha distribuito a piene mani a ministri e generali, in Italia e in altri paesi, per favorire la vendita dei C-130. I dati in nostro possesso fanno piazza pulita delle giustificazioni che sono state portate a sostegno della « operazione Hercules » e di altre analoghe operazioni come quella degli F-104 Starfighter. Quale validità può infatti avere l'affermazione, fatta dal gen. Duilio Fanali, all'epoca capo di S.M. dell'Aeronautica e perciò uno dei responsabili dell'acquisto degli aerei in questione secondo cui « *non si poteva attendere* » perché i C-119 (i vagoni volanti) non erano in grado di garantire la sicurezza di volo, quando risulta che la nostra aviazione ha ancora oggi in dotazione 32 di quegli aerei, che svolgono attività di volo? (Siamo cioè andati aldilà delle stesse previsioni dello S.M., secondo cui alla fine del '74 i C-119 sarebbero usciti di linea).

La necessità dell'acquisto degli Hercules venne avanzata a quanto risulta dallo S.M. dell'Aeronautica fra la fine del 1969 e l'inizio del '70. Lo studio, affidato alla « Direzione tecnica costruzioni aeronautiche » allora nelle mani del gen. Filippone, richiese circa sei mesi dopodiché la questione passò al ministro dell'epoca, Mario Tanassi. La decisione venne presa dopo altri otto mesi, e nel '72 gli Hercules poterono entrare in servizio. Si disse allora e lo si ripete oggi, che l'acquisto di questo aereo americano fu una « *scelta obbligata* », perché esso non aveva concorrenti.

In effetti una alternativa valida avrebbe potuto esserci. Siamo infatti in grado di rivelare che fin dal 1958 lo S.M. dell'Aeronautica avanzò la proposta della costruzione di un aereo da trasporto, adatto alle esigenze del nostro paese. Tale proposta venne formulata ufficialmente dal gen. Nino Pasti, all'epoca sottocapo di S.M., al capo progettista della Fiat aeronautica, ing. Gabrielli, che giudicò l'idea degna di essere presa in considerazione. Si trattava di un aereo da trasporto del tipo del G-222 dell'Aeritalia, per il quale un « contratto pilota » venne passato alla casa torinese (allora l'Aeritalia, di cui la Fiat fa parte, non era ancora stata costituita) nel 1963. Cinque anni dopo, e cioè nel '68 (la scelta per l'acquisto degli Hercules non era dunque ancora stata fatta) la costruzione dei primi due prototipi di questo aereo era in fase avanzata.

Progettazione e realizzazione

Perché si lasciò passare tanto tempo fra la progettazione e la realizzazione del G-222? Si ha motivo di ritenere che lo S.M. dell'Aeronautica (diretto in quel periodo dal gen. Remondino prima e dal gen. Fanali poi) e i Ministri della Difesa (Tanassi e Gui) quanto meno non fecero quanto era possibile per accelerare la produzione dell'aereo italiano. Perché? Ci sono state difficoltà tecniche, è intervenuta la NATO ad imporre l'Hercules od è stata una pura e semplice opera di corruzione? Forse le due cose insieme. A parte il fatto che il C-130 è un aereo da trasporto piuttosto vecchio (il primo prototipo ha volato nell'agosto del 1954, 16 anni prima dell'accordo fatto dall'Italia con la Lockheed), quale giustificazione di politica militare, rispondente alle esigenze della difesa nazionale, può essere invocata?

L'Hercules non aveva alternative? Si tratta di vedere a quali presupposti operativi doveva rispondere quella scelta. Certo, se si voleva dotare l'Aeronautica italiana di aerei da trasporto con una vasta autonomia, da utilizzarsi per operazioni militari aggressive lontano dal nostro paese, allora altra scelta non c'era, disponendo i C-130 di una autonomia di volo da 4 a 7 mila km. Se invece si intendeva dotare la nostra aviazione di aerei da trasporto a medio raggio rispondenti alle esigenze della difesa nazionale, altri velivoli validi, canadesi e francesi, erano disponibili sul mercato. Senza considerare che il G-222 un aereo a medio raggio sarebbe stato più che sufficiente alle nostre esigenze.

Una serie di interrogativi

Ed allora? C'è stata soltanto sudditanza alla strategia USA o nella determinazione dell'acquisto degli Hercules c'era già un illecito intenzionale? Non sarà male ricordare che le bustarelle della Lockheed sono state distribuite non solo nella fase iniziale ma anche dopo, quando si trattò di accelerare l'acquisto e soprattutto di accettare i forti aumenti di costo degli aerei.

A queste e ad altre domande il governo dovrà dare risposte precise ed esaurienti. Dovrà dire perché e sulla base di quali dati di fatto irrefutabili venne scelto ed acquistato l'Hercules e quali autorità (militari e politiche, con nomi e cognomi precisi) decisero. Perché e da chi venne accettato poi un pesante aumento del costo degli aerei americani (il gen. Duilio Fanali ha ammesso candidamente che con i 45 miliardi spesi avrebbero dovuto essere acquistati 16-18 C-130).

Questa vicenda non è purtroppo la sola. Prima dello scandalo delle bustarelle della Lockheed, c'era stato quello dei carri armati M-60 che non ci servono. Tanto è vero che si è dovuto acquistare i Leopard, che ci sono costati oltre 200 miliardi di lire. E c'era stato a quanto pare anche quello degli Starfighter (per l'acquisto di questi aerei lo scandalo sta esplodendo e alcuni nomi cominciano a venire a galla). Anche qui ci sarebbero molte cose da dire. Basterà rilevare che nel '62 il gen. Pasti, che ricopriva l'incarico di presidente del Comitato dei direttori dei quattro paesi europei (Germania Federale, Belgio, Olanda e Italia) che presiedeva alla costruzione dell'F-104 Starfighter su licenza americana, ritenne che questo aereo fosse accettabile per l'impiego nucleare e per la difesa, ma che fosse troppo costoso e troppo pericoloso per un impiego tattico in appoggio alle truppe terrestri. Egli concludeva perciò che i 125 aerei ordinati erano troppi, e che era consigliabile il Fiat G-91, molto meno costoso, più sicuro e di progettazione italiana.

Tutte queste vicende scandalose ripropongono un problema grave: quello delle scelte e degli acquisti delle armi (oltre 700 miliardi ogni anno!) che vengono effettuati al di fuori di qualsiasi controllo del Parlamento. Anche di questo si deve discutere.

Sergio Pardera

Nella foto (in alto), un esemplare in volo del G-222 da trasporto militare, prodotto dall'Aeritalia, il cui ingiustificato ritardo nella costruzione ha favorito l'acquisto dell'Hercules, l'aereo dello scandalo.

Il PCI: perché si è scelto l'aereo dello scandalo?

Sui gravi episodi di corruzione che sarebbero stati operati in Italia dalla Lockheed e che avrebbero coinvolto uomini di governo, i deputati comunisti D'Alessio e Boldrini hanno presentato una interpellanza al presidente del Consiglio e al ministro della Difesa. Si chiede che essi riferiscano alle Camere quanto, a proposito di tali episodi, risulta al governo e se non intendano svolgere immediati e rigorosi accertamenti in ordine alle denunciate manovre che avevano lo scopo di favorire la collocazione nelle forze armate nazionali degli aerei da trasporto C 130 H.

I parlamentari comunisti chiedono in particolare di sapere: 1) se gli interpellati possono documentare al Parlamento in base a quali valutazioni tecniche e di quali organi gli aerei da trasporto C 119 (in servizio precedentemente all'adozione del C 130 H) furono dichiarati insicuri e sostituiti e inoltre, sempre a tale proposito, se intendono fornire i dati degli incidenti di volo in cui gli aerei C 119 furono coinvolti; 2) se possono smentire nel modo più netto che il progetto per la costruzione dell'aereo G 222 di fabbricazione nazionale non sia stato deliberatamente ritardato od ostacolato e in tal caso se possono spiegare le ragioni del tempo intercorso tra l'avvio degli studi (1958-1959) e l'entrata in funzione dell'aereo suddetto; 3) se possono chiarire quale sia stato il presupposto operativo in base al quale è stato adottato l'aereo C 130 H le cui caratteristiche sono note specie sotto il profilo del lungo raggio d'azione e della eccezionale autonomia e se intendono confermare che questa scelta fu dettata dalla NATO indipendentemente da ogni altra considerazione difensiva nazionale; 4) se possono indicare quali altri aeroplani furono presi in esame nel momento della scelta del C 130 H e per quali ragioni questi diversi aerei furono esclusi.

I ferrovieri per una inchiesta immediata

Il comitato centrale del Sindacato Ferrovieri Italiani (SFI) ha emesso un documento di dura condanna degli episodi di corruzione che si sarebbero verificati in Italia in connessione all'acquisto di aerei della società americana Lockheed. « Di fronte al dilagare dello scandalo, che mette in luce la rete di corruzione nella quale sono coinvolti oltre a personaggi politici e del governo di numerosi paesi, anche ministri ed ex ministri italiani, il comitato centrale dello SFI esprime la preoccupazione e lo sdegno della categoria per i tentativi già in atto da parte degli uomini interessati (e dei partiti cui fanno capo) di contrastare l'apertura di una inchiesta ufficiale sulle rivelazioni del Parlamento americano ».

Dopo aver chiesto « la immediata apertura di una inchiesta del Parlamento italiano sull'ultimo scandalo », il comitato centrale dello SFI afferma di giudicare « inammissibile che, in attesa di giudizio e qualora questo si risolva con formula dubitativa o di condanna, gli eventuali responsabili continuino a ricoprire cariche pubbliche ».

La TV, il principe e Gui

Il telegiornale delle 13,30 di ieri ha diffusamente parlato dello scandalo Lockheed, parte olandese. Ha fatto cenno alle voci che circolano su possibili dimissioni della regina Giuliana dopo le accuse al principe consorte, di aver intascato « bustarelle » da parte dell'industria aeronautica americana. Ha parlato delle inchieste che sono state promosse ed ha dato altre notizie. Ma dello scandalo Lockheed, parte italiana, neppure una parola. Solo qualche minuto dopo, come se si trattasse di altra cosa, il telegiornale ha annunciato che il ministro Gui ha trasmesso i documenti americani al magistrato. Di che parlavano questi documenti? Silenzio. E Gui che c'entra? Silenzio. Il telespettatore insomma dovrebbe saper tutto sull'Olanda e niente sull'Italia, stando alla TV. Per fortuna non è così.

DALLA PRIMA

Governo

Luigi Gui, anzitutto, che ha avuto il dicastero degli Interni nel bicolore DC-PRI. Il suo nome, per fatti che risalgono a qualche anno fa, è stato fatto a proposito dell'affare Lockheed, ed egli stesso ha rilasciato una dichiarazione, per precisare che nel famoso rapporto interno dell'industria americana il riferimento alla sua persona appare « *solo una volta* », ed è un riferimento — sostiene — « *che per le sue contraddizioni cronologiche e tecniche si rivela del tutto arbitrario* ». Il ministro degli Interni ha avuto, si dice, due colloqui con Moro su questa questione. Da qualche giorno egli ha consegnato al presidente del Consiglio una lettera con la quale lo pregherebbe di non ripresentarlo nella lista dei ministri: ieri sera sembrava che il testo di questa lettera venisse reso di pubblica ragione, attraverso il canale ufficiale del servizio stampa della Direzione dc; poi è stato detto che la decisione è stata rinviata.

Come nuovo ministro degli Interni, si fa il nome del sen. Tommaso Morlino, attualmente ministro per le Regioni. Per la Giustizia (ministero « delicato » dato anche il problema incombente dell'aborto) le ipotesi sono diverse: l'incarico potrebbe essere assunto dall'on. Francesco Cossiga, attualmente ministro della Riforma burocratica; oppure da Morlino, oppure, *ad interim*, dallo stesso Moro. Le Finanze potrebbero essere date a Colombo, sempre *ad interim*, oppure all'on. Filippo Maria Pandolfi, ora sottosegretario allo stesso dicastero. Altri ministeri potrebbero essere raggruppati, con una auspicabile diminuzione delle poltrone.

Ieri vi è stato un fatto nuovo nella riunione congiunta dei direttivi dei gruppi dc, presente Zaccagnini (ma non Moro). Il testo del comunicato che è stato diffuso non ne fa parola. Si sa, però, che l'on. Gerardo Bianco ha presentato nel corso della riunione un ordine del giorno con il quale si chiede che dalla « rosa » dei nuovi ministri vengano depennati i nomi degli ex presidenti del Consiglio (Andreotti, Colombo, Rumor) e dei ministri che sono in carica da più di otto anni. Questo documento non è stato posto in votazione, né diffuso, per un fatto formale: i direttivi dei gruppi parlamentari, infatti, non hanno nessun potere (almeno ufficialmente: in realtà, hanno finora avuto un ruolo determinante) nella decisione della struttura del governo, compito che in base alla Costituzione spetta al presidente del Consiglio. L'odg Bianco è stato firmato, però, da moltissimi dei presenti alla riunione. E' ovvio che Zaccagnini e Moro ne dovranno tener conto in qualche modo. Si tratta di vedere in quale misura e secondo quali tempi.

« Congelare », dunque, la distribuzione dei posti del vecchio ministero, o « rivoluzionare » tutto? Pareri contrastanti sono stati espressi da alcuni esponenti dc. Un giornale della sera ha scritto ieri a grossi caratteri: « *Moro "ricusa" Andreotti e offre gli Esteri a Fanfani* » (e probabilmente si trattava del solito pallone sonda), e Palazzo Chigi ha precisato che « *è ben lontano dallo spirito del presidente del Consiglio Moro un atteggiamento di ricusazione nei confronti dei colleghi di partito* ». La precisazione vale dunque per Andreotti: a Fanfani non si fa cenno.

I dorotei, dal canto loro, premono per avere più poltrone: la « fuga » dalla loro corrente di Rumor, Gullotti, ecc. li ha lasciati, essi dicono, con una rappresentanza troppo ridotta.

Il Congresso del PSI si svolgerà a Roma dal 3 al 7 marzo prossimi: la data, con la crisi, è quindi slittata di un mese esatto. La decisione è stata presa ieri sera, dopo che la DC aveva accettato di rinviare di qualche settimana il proprio Congresso, inizialmente previsto per il 4 marzo, sempre a Roma.

NAPOLITANO e DI GIULIO

I compagni Napolitano e Di Giulio hanno rilasciato interviste rispettivamente a *Panorama* e a *Giorni*.

Napolitano rileva che il PCI condurrà, nei confronti del monocolore Moro, « *una opposizione per contrastare e condizionare* », ma « *non con l'obiettivo di abbattere al più presto il governo* ». In questo quadro — osserva — si può ritenere di poter influenzare la definizione, in Parlamento, dei provvedimenti economici, anche attraverso il « *massimo collegamento* » con il PSI: « *comprendiamo* — afferma — *l'esigenza dei socialisti che non si vada al voto con atteggiamenti opposti, anche per il rapporto che ciascuno dei due partiti ha con il movimento dei lavoratori* ».

Di Giulio sottolinea, dal canto suo, che le elezioni anticipate « *non sono un'alternativa* ». « *Il problema della direzione politica* — osserva — *è aperto; e nelle prossime elezioni, anticipate o no, è questo il problema sul quale i partiti dovranno pronunciarsi davanti agli elettori* ». Nella crisi la DC ha seguito « *vecchi schemi* », anche se ciò « *non deve far ritenere che all'interno di questo partito nulla stia accadendo: vi è un travaglio e le stesse vicende della crisi non potranno non spingere la parte più consapevole a una riflessione politica e all'esigenza di mutamento, se la DC vuole continuare ad assolvere una funzione importante* ».

Scandalo

mersi a quanto lo stesso ministro degli Interni ha detto in una intervista ad un settimanale: « I documenti raccolti dal sottocomitato del senato americano per le multinazionali dimostrano che non ci sono neppure indicazioni consistenti nei riguardi: tutte le illazioni di questi giorni sono basate su un rapporto interno della Lockheed fitto di cancellature e correzioni nei punti più importanti e delicati. Solo una volta appare un riferimento alla mia persona: è un riferimento che, per le sue contraddizioni cronologiche e tecniche, si rivela del tutto arbitrario ».

Tuttavia negli ambienti giudiziari romani si dice che il rapporto non giunto attraverso l'emissario di Gui potrebbe arrivare proprio in queste ore attraverso altri canali. Una copia del documento Church, per la parte che riguarda l'Italia, sarebbe in possesso anche del ministro degli Esteri che avrebbe già dato disposizione perché sia consegnata alla procura della Repubblica romana.

Il perché è importante, anche ai fini procedurali, per i magistrati inquirenti leggere il rapporto è facile arguire: se in effetti nelle 43 pagine dattiloscritte giunte dagli USA si fanno i nomi di due ministri la magistratura ordinaria non può indagare. Dovrà rimettere tutto il fascicolo alla commissione inquirente per i procedimenti d'accusa. Se invece questi nomi non ci sono l'indagine potrà proseguire a carico di quanti, non investiti di responsabilità di governo, avrebbero partecipato all'affare dell'acquisto degli Hercules. Affare per la società costruttrice ovviamente e non certo per le finanze italiane.

L'esposto-denuncia presentato dal legale di Gui va evidentemente in quest'ultima direzione. In sostanza il ministro dice: io non c'entro, ma qualcuno potrebbe aver fatto intendere alla Lockheed che c'era da ungere certe ruote al ministero per ottenere la commessa; è su costoro che bisogna indagare.

E' chiaro che è in atto, anche se pochi sono i segni esteriori di queste « grandi manovre », una specie di scaricabarile. Infatti di certo si sa che il tramite tra la società costruttrice americana e le autorità italiane è stato lo studio Lefebvre-D'Ovidio. Anzi da lettere allegate al rapporto Church si sa anche che la Lockheed aveva stabilito la provvigione da pagare agli intermediari italiani nella misura di 40 mila dollari per compensi legali e una percentuale tra i 360 e 560 mila dollari a vendita effettuata.

Ora lo studio Lefebvre-D'Ovidio è in realtà composto da due fratelli: Antonio, professore di diritto della Navigazione all'università di Roma e Ovidio consulente e agente di grosse società, di molte multinazionali che operano in Italia.

Ma il primo dei fratelli non parla, solo per vie traverse fa sapere che non c'entra niente con tutta questa faccenda. Allora c'entra Ovidio Lefebvre-D'Ovidio? Sarebbe quest'ultimo ad aver preso i contatti con « il partito » da convincere a suon di migliaia di dollari? Bisognerebbe potergliele chiedere, ma pare che sia irreperibile, che si trovi all'estero.

Solo lui al momento potrebbe forse spiegare chi è « il calzolaio d'antilope » e « Pun » e « il partito », tutti nomi convenzionali che compaiono nella fitta corrispondenza tra Roger Bixby Smith, consulente legale per la Lockheed in Europa e mister Valentine, direttore dei contratti presso lo stabilimento della società in Georgia.

Riepilogando: Tanassi tace (solo ieri si è fatto vivo per annunciare di avere querelato *Il Messaggero* e *Paese Sera*). Gui lascia intendere che qualcuno (nello studio Lefebvre D'Ovidio?) potrebbe aver usato il suo nome, il professor Antonio Lefebvre dice che non c'entra perché non ha mai avuto contatti con la Lockheed, Ovidio Lefebvre è all'estero: sembra proprio che un altro scandalo si avvii verso le secche.

Direttore
LUCA PAVOLINI

Condirettore
CLAUDIO PETRUCCIOLI

Direttore responsabile
Antonio Di Mauro

Iscritto al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma L'UNITA' autorizzazione a giornale murale numero 4555. DIREZIONE, REDAZIONE ED AMMINISTRAZIONE: 00185 Roma, Via dei Taurini, 19 - Telefoni centralino: 4950351 - 4950352 - 4950353 - 4950355 4951251 - 4951252 - 4951253 4951254 - 4951255 - ABBONAMENTO UNITA' (versamento su c/c postale n. 3/5531 intestato a: Amministrazione de l'Unità, viale Fulvio Testi, 75 - 20100 Milano) - ABBONAMENTO A 6 NUMERI: ITALIA annuo 40.000, semestrale 21 mila, trimestrale 11.000. ESTERO annuo 59.000, semestrale 30.500, trimestrale 15.750. ABBONAMENTO A 7 NUMERI: ITALIA annuo 46.500, semestrale 24.500, trimestrale 12.800. ESTERO: annuo 68.500, semestrale 35.500, trimestrale 18.300; COPIA ARRETRATA L. 300. PUBBLICITA': Concessionaria esclusiva S.P.I. (Società per la Pubblicità in Italia) Roma, Piazza San Lorenzo in Lucina 26, e sue succursali in Italia - Telefoni 688.541-2-3-4-5. TARIFFE (a mm. per colonna) Commerciale Edizione generale: feriale L. 750, festivo L. 1000. Cronache locali: Roma L. 150-250; Firenze L. 150-300; Toscana L. 100-180; Napoli-Campania L. 100-150; Regionale Centro-Sud L. 100-150; Milano-Lombardia L. 180-250; Bologna L. 200-350; Genova - Liguria L. 150-200; Torino-Piemonte L. 100-150; Modena-Reggio E., L. 120-180; Emilia-Romagna L. 100-180; Tre Venezie lire 100-120 - PUBBLICITA' FINANZIARIA, LEGALE, REDAZIONALE: L. 1.400 al mm. Necrologie L. 500 per parola; partecipazioni tutte L. 300 per parola + 300 d.f.

Stabilimento Tipografico GATE 00185 Roma - v. dei Taurini 19

Lettere all'Unità

La lotta nella Costa dei Somali, ultima colonia francese

Cara Unità,

in relazione ai fatti accaduti in questi giorni nella Costa Francese dei Somali e di cui la stampa si è ampiamente occupata, vogliamo fare alcune precisazioni e dare alcune informazioni sulla situazione reale del Paese.

La stampa in generale dà una versione distorta e incompleta della realtà poiché le notizie vengono filtrate da Parigi; infatti molti ignorano che la Francia sia l'ultima potenza coloniale europea in Africa. La Costa dei Somali è da 113 anni colonia francese. Gibuti è un punto strategico di estrema importanza per il controllo del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Ciò spiega la feroce repressione contro i movimenti di liberazione per il controllo di questo lembo di terra africana. Si fa ricorso ad ogni forma di oppressione: 1) assassinando prestigiosi leader dei movimenti di liberazione come Mohamud Harbi, morto in un attentato dinamitardo durante un viaggio aereo; 2) deportando migliaia di patrioti o esiliandoli in massa nella vicina Somalia; 3) ricorrendo al massacro e alla tortura di lavoratori e studenti e creando una vera industria del genocidio; 4) abolendo nel 1967 il nome Costa Francese dei Somali; dopo un referendum arbitrario favorevole alla Francia e sostituendolo col nome di Territorio degli Afar e degli Issa, tentando così di strutture con una manovra classica del colonialismo le differenze tribali; 5) utilizzando l'Etiopia, unico Paese colonialista africano, perché la sostituisca nella amministrazione del territorio e nella funzione di gendarme del Mar Rosso.

Tutto questo però non ha minimamente indebolito la volontà di lotta dei movimenti di liberazione; e la Francia, per uscire da questa situazione ormai insostenibile, in un primo momento ha dato una falsa autonomia interna capeggiata dal famigerato Ali Arif e ora offre una indipendenza vigilata con un governo fantoccio e una forte presenza militare francese.

Pur dissentendo nettamente da forme di lotta che coinvolgono innocenti, manifestiamo la nostra solidarietà verso la coraggiosa lotta di un popolo poco conosciuto. Dopo l'esperienza indocinese e nord africana, la Francia si trova ad affrontare l'ultimo movimento di liberazione nella sua ultima colonia. Siamo sicuri che se ci sarà una nuova Indocina, ci sarà anche una nuova Dien Bien Fu.

H. OSMAN, H. M. JUMALE, A. S. ELMI
(Milano)

I medici iscritti alla CIMO e il corporativismo

Egregio direttore,

il 10 gennaio l'Unità, nel pubblicare un articolo riguardante « la polemica sulla norma che riguarda l'opzione degli ospedalieri », come al solito gratifica la CIMO (Confederazione italiana medici ospedalieri) di corporativismo, demagogia, ottusa difesa di vecchi e assurdi privilegi. Vorrei, al proposito, precisare quanto segue:

1) Contrariamente a quanto scritto nell'articolo citato, il numero degli iscritti alla CIMO è tutt'altro che esiguo; è anzi spesso maggioritario (per fare solo un esempio, a Milano la CIMO raccoglie ben 1021 medici, cioè più del 50 per cento dei medici ospedalieri aderenti a sindacati di qualsiasi tipo).

2) E' un falso dire — come ha fatto il suo articolista — che non corrispondo al vero i dati forniti dalla CIMO e relativi alla paga oraria dei medici ospedalieri. Tali dati sono infatti desunti matematicamente dalle nuove tabelle retributive, valide per ben 4 anni e secondo le quali l'assistente di sesta classe a tempo definito percepisce lire 262.000 lorde mensili che, divise per le 130 ore contrattuali, producono lire 2015 lorde all'ora (1700 nette); l'assistente di sesta classe a tempo pieno lire 2.300 nette; gli assistenti di prima classe lire 4.358; gli aiuti da un minimo di lire 4.000 a un massimo di lire 7.330; ed infine i primari da un minimo di 5.653 sino ad un massimo insuperabile di lire 8.629.

ERCOLE BRUNO
Presidente nazionale CIMO
(Borgomanero - Novara)

Innanzitutto ci preme precisare che l'affermazione secondo la quale la CIMO raccoglierebbe un numero esiguo di iscritti non è affatto inesatta: lo stesso presidente Bruno, riferendosi all'esempio di Milano ricorda che gli iscritti sono 1.021, pari — a suo dire — al « 50 per cento dei medici ospedalieri aderenti a sindacati di qualsiasi tipo ». Ci dispiace, ma questa affermazione è inesatta, visto che la sola ANAAO raccoglie a Milano tra i 1.300 e i 1.400 iscritti. Che poi la CIMO raccolga a livello nazionale e « di diritto » tutti i medici iscritti alle diverse e numerosissime associazioni di specializzazione (radiologi, anestesisti, ginecologi ecc., associazioni nate come strumenti culturali) questo non vuol dire che tale confederazione rappresenti la categoria dei medici, nè tantomeno quella dei medici ospedalieri i quali invece — dati alla mano — hanno scelto l'ANAAO proprio per la sua natura democratica e per il suo impegno riformatore.

In merito poi agli stipendi dei medici ospedalieri, dopo il nuovo contratto unico, non ci pare corretto conteggiare ad ore il lavoro prestato in ospedale: c'è di fatto che un assistente guadagna sul mezzo milione e un primario sul milione. Cioè, stipendi più che decorosi (ma forse ritenuti « indecorosi » rispetto agli assurdi guadagni realizzati per anni da « baroni » o clinici).

Infine, se parliamo della CIMO come di un'organizzazione corporativa lo facciamo a ragion veduta e sulla base dei fatti. Come definire diversamente l'atteggiamento assunto dalla CIMO, proprio in questi giorni, sul problema del tempo pieno e sulla incompatibilità tra lavoro in ospedale e in clinica privata?

Un problema non solo singolo, ma della società

Cara Unità,

ai velleitari della libertà assoluta della donna nella decisione per l'aborto si potrebbero opporre molte altre considerazioni, che sul piano umano e sociale hanno ben altro fondamento di serietà. Costoro, accecati come sono dalla tesi che hanno lanciato, non pensano che alla pratica abortiva, per una percentuale altissima, ricorrono ragazze ancora adolescenti, dai 14 ai 17-18 anni, alla prima esperienza in tale situazione, e con problemi particolari, non presenti o pressanti nelle donne ormai mature. Codeste ragazze, una volta che si vengono a trovare in stato di gravidanza, non riescono, prima di pensare al modo di liberarsi da tale stato, a sottrarsi ad un duplice trauma: psichico e fisico. Per loro c'è il problema del come informare la famiglia, la paura del giudizio del mondo, ed è così che esse, decidendo da sole, finiscono nelle mani delle pratiche, con esito sempre incerto.

Poiché questi sono casi reali e non ipotetici, ci si domanda: una fanciulla di 14 anni è in condizione di decidere da sola su un evento di tale portata? Può, la società, nel momento che si decide ad affrontare il tema con criteri moderni, perdere di vista tale aspetto? Io non propongo nessuna soluzione del problema. Pongo soltanto una questione, che voglio sperare non verrà trascurata dal Parlamento quando il problema dell'aborto verrà messo in discussione.

PEPPINO FRONGIA
(Varese)

Ringraziamo questi lettori

Ci è impossibile ospitare tutte le lettere che ci pervengono. Vogliamo tuttavia assicurare i lettori che ci scrivono, e i cui scritti non vengono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale, il quale terrà conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo:

Raffaele MARCHIO, Petronà; Giuseppe NIFOSI, Valdagno; Vincenzo BONDIGLI, Monte San Pietro; Alfonso BALDUCCHI, Modena; Rodolfo Erminio PILUTTI, Torino (che ci parla dei drammatici problemi dei ciechi civili pluriminorati); Franco RIGOSI, per un gruppo di obiettori di coscienza, Vicenza (« *Da due anni è iniziato il servizio civile in Italia ma con tali e tante storture che siamo dovuti scendere di nuovo in lotta. Questa volta però abbiamo ricercato l'appoggio e la solidarietà di tutte le forze politiche, sindacali, sociali e religiose, con le quali ci siamo confrontati tramite il servizio civile, che ci ha calato da una posizione di rifiuto radicale all'esercito a una fase di proposte costruttive nella realtà sociale italiana* »).

Martino CO