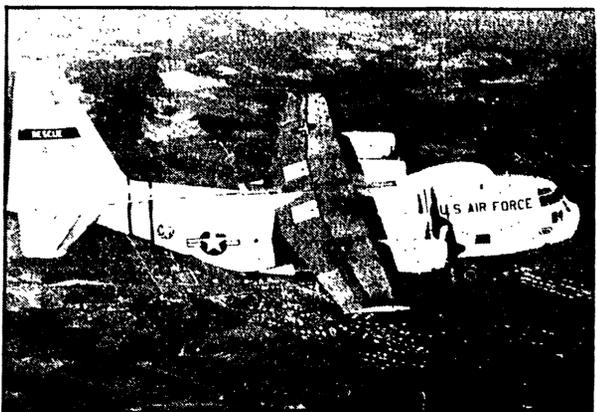


IL «MERCATO DEL SECOLO» TAPPA PER TAPPA

Bustarelle come ali per volare Lockheed

Svelato dalle date il mistero dei nomi nascosti sotto le cancellature - Gui e Tanassi smentiscono e querelano, ma le rivelazioni continuano - Lo scandalo dilaga in tutto il mondo - La concorrenza nella vendita degli aerei eliminata a suon di dollari dalla ditta americana - Il rapporto Church - Le dimissioni del ministro - La Procura indaga: « concorso in corruzione »

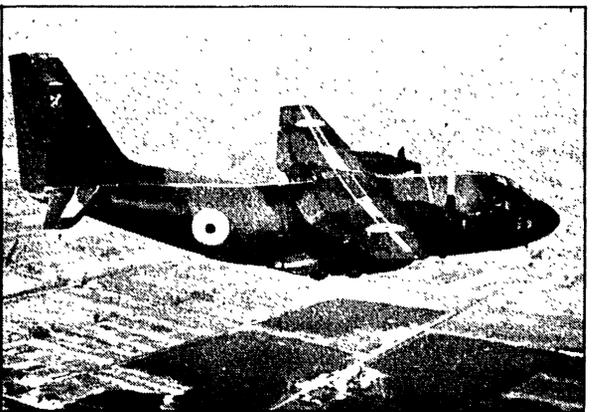
Il caso Gui - Tanassi - Lockheed è cominciato la notte fra il 5 e il 6 febbraio, quando le telecamere hanno cominciato a « battere » alcuni sensazionali dispanci di agenzie straniere, che hanno fatto scattare i redattori di turno di tutti i giornali italiani. In sintesi, i dispanci dicevano: « Da un milione e mezzo a due milioni di dollari sarebbero stati pagati » fra il 1970 e il 1971 dalla società americana Lockheed a un ministro della Difesa italiano e al suo predecessore per i rispettivi partiti al fine di promuovere l'acquisto da parte del governo italiano di 14 aerei da trasporto Hercules C-130... I documenti resi noti fanno parte di un « dossier » che comprende anche rivelazioni su pagamenti eseguiti dalla società in Giappone, in Turchia... Per quanto riguarda l'Italia, il senatore Frank Church, illustrando alla commissione questa parte dei documenti ha dichiarato: « La CIA e la compagnia petrolifera Exxon non sono state le sole a versare contributi politici di milioni di dollari a partiti e ministri in Italia, fornendo così al Pci il suo più forte argomento: la corruzione ».



L'aereo imposto

QUESTO è il C-130 Hercules, « l'aereo dello scandalo » prodotto dalla società americana Lockheed. Si tratta di un gigantesco velivolo da trasporto militare, con una autonomia di volo da 4 a 7 mila chilometri e con un costo di esercizio spropositato alla sua utilità. Un aereo adatto per operazioni militari strategiche a grande distanza, non certamente rispondente alle esigenze tecniche e militari della nostra difesa nazionale, sia pure nei termini della NATO. Perché allora il governo italiano ne acquistò, alcuni anni orsono, 14 esemplari, a una spesa di ben 45 miliardi di lire? Su quali presupposti operativi venne basata questa scelta?

Si è detto che l'acquisto di questi aerei fu imposto da due circostanze: l'urgenza di dotare l'Aeronautica militare italiana di nuovi apparecchi da trasporto per sostituire i C-119 e i famosi « vagoni volanti » — che non sarebbero stati più in grado di garantire la sicurezza di volo, e l'impossibilità di alternative valide sul mercato nazionale e internazionale. Si tratta di giustificazioni che non hanno alcun fondamento concreto: 1) perché l'acquisto dei C-130 non ha risolto il problema dei « vagoni volanti », tanto che dopo oltre quattro anni dalla messa in servizio degli Hercules, 32 di quegli aerei sono ancora in dotazione della nostra Aeronautica militare; 2) perché alla fine degli anni '60 il mercato internazionale era in grado di fornire aerei da trasporto militare più rispondenti alle esigenze dell'Italia di quanto non fosse il velivolo della Lockheed. Si dice addirittura che all'offerta della Francia di fornire 20 aerei da trasporto tattico del tipo C-160 Transall — in dotazione delle aeronautiche francese e tedesca — venne opposto un secco rifiuto perché, si affermò, avevano « troppa autonomia di volo ». Non molto tempo dopo fu annunciata la decisione dell'Italia, di acquistare gli Hercules, più costosi e con una autonomia molto superiore a quella del Transall; 3) quando i C-130 vennero comperati, l'Aeritalia aveva in costruzione il G-222, un aereo da trasporto militare a medio raggio, più adatto quindi alle esigenze della nostra difesa.



Quello ignorato

L'«AEREO» è il G-222, un bimotore da trasporto militare a medio raggio, con possibilità d'impiego in funzione antiterrorismo, fabbricato dall'Aeritalia con il contributo di altre industrie italiane. Dotato di una apertura alare di 29 metri ed una lunghezza di 22 il G-222 — che ha compiuto il primo volo il 23 dicembre scorso a Torino-Caselle — ha una velocità massima di 200 km. ad una velocità massima di 520 allora ed una capacità di carico di nove tonnellate o 44 soldati equipaggiati. L'Aeronautica militare italiana ne ha ordinati 44 esemplari, i primi dei quali stanno per entrare in servizio. Altri due di questi aerei li acquisterà l'Argentina (un terzo in opzione) e un altro — la notizia è dell'altro ieri — sarà venduto all'Emirato del Dubai, che si è riservato una opzione su un secondo esemplare. Attorno al G-222 si è sviluppata una polemica, in relazione allo « scandalo Lockheed ». Si è detto che all'epoca del contratto per l'acquisto degli aerei americani C-130, l'Italia non era in grado di offrire una soluzione alternativa poiché il nostro aereo si trovava ancora nella fase di progettazione. La sua « storia » dimostra che le cose non stanno così, o quanto meno che vi sono state gravi responsabilità e ritardi ingiustificabili nella sua costruzione. L'idea di acquistare l'italiano da trasporto militare dalle caratteristiche del G-222 aveva avanzato ai dirigenti della FIAT-Aeronautica (l'Aeritalia non era stata ancora costituita) dall'allora sottoposto di S.M. dell'Aeronautica gen. Nino Pasti. In effetti il primo progetto venne varato nel 1963-'64. Solo cinque anni più tardi e cioè nel '69, venne disposto il finanziamento per due prototipi. Che cosa era accaduto? Una risposta precisa è difficile. Mentre lo S.M. dell'Aeronautica sostiene di non disporre del denaro necessario per lo sviluppo del G-222, il ministero della Difesa attribuisce ai capi militari la responsabilità dei ritardi.

Fatto sta che nel luglio del 1970 — gli Hercules non erano ancora stati acquistati — il primo prototipo dell'aereo italiano effettuò il primo volo. Passarono altri due anni e solo allora (era il 28 luglio del '72) il ministero della Difesa scriveva la lettera di intento per l'acquisto di 44 G-222 con le rispettive parti di ricambio. Il contratto per i primi 12 aerei venne finalizzato più tardi, nel novembre del 1974. A questo punto alcune domande s'impongono. Prima di tutto perché fra la realizzazione del progetto e il primo volo sono passati 7 anni? Perché da quel primo volo alla firma del contratto sono voluti altri 4 anni, per un totale quindi di ben 13 anni? Ben altri sono stati i tempi di acquisto degli Hercules! Si è detto che in fondo l'« errore », grazie alla quantità prodotta dalla Lockheed, non costa di più del nostro aereo e che la scelta del velivolo made in USA risponde a esigenze delle nostre esigenze. Perché allora si è costruito il G-222 e l'Italia è impegnata ad acquistarne 44 esemplari? Sono domande inquietanti alle quali il ministro della Difesa, prima o poi, dovrà dare risposte precise. Se non lo farà prima di esso il magistrato.

- ibarruri Memorie di una rivoluzionaria Traduzione di I. Delogu - XX secolo - pp. 406 - L. 2.500
Tuñon de Lara Storia della Repubblica e della guerra civile in Spagna Traduzione di A. Bertoni - Universale - 2 voll. - pp. 752 - L. 4.500
Degl'Innocenti Il socialismo italiano e la guerra di Libia Biblioteca di storia - pp. 330 - L. 4.200
Novožilov Pianificazione e calcolo economico Prefazione di V. Vitello - Traduzione di C. Sangiugli - Nuova biblioteca di cultura - pp. 448 - L. 8.000
Landau-Lifšits Fisica teorica I. Meccanica II. Teoria dei campi Nuova biblioteca di cultura - pp. 242 - L. 2.800
Marx-Engels Opere - III A cura di N. Merker - Traduzione di N. De Domenico, G. della Volpe, N. Merker, L. Formigari, R. Panzieri - Opere complete di Marx-Engels - pp. 700 - L. 8.000
Marx-Engels L'Irlanda e la questione irlandese Traduzione di C. Ferrucci - Fuori collana - pp. 488 - L. 2.500
Diventare insegnanti A cura di R. Bardelli - Prefazione di L. Pesciolli - Paideia - pp. 116 - L. 1.000
Tomasi La scuola italiana dalla dittatura alla Repubblica Paideia - pp. 312 - L. 2.300
Introduzione alla logica A cura del CID1 - Paideia - pp. 240 - L. 3.200
Il comportamento animale A cura di F. Dessi - Strumenti - pp. 256 - L. 1.800
Il futurismo italiano A cura di I. Cherarducci - Strumenti - pp. 220 - L. 1.800
Fischer L'arte è necessaria? Traduzione di F. Codino - Universale - pp. 246 - 15 tavole f.t. - L. 2.500
Mikojan Dallo zarismo alla guerra civile Traduzione di G. Carullo - XX secolo - pp. 560 - L. 3.500
Napolitano Confronto su un programma a medio termine Il punto - pp. 272 - L. 1.500
Napolitano Classe operaia occupazione e sviluppo Il punto - pp. 64 - L. 500
Brežnev La via leninista IV Fuori collana - op. 434 - L. 2.800
Arminio Savioli

Tanassi, e (o) ai loro rispettivi partiti, DC e PSDI. Secondo un promemoria firmato da William Rieke della Tezoro, per esempio, 779.730.000 lire sono state consegnate ai partiti dei ministri a attuale e precedente, e 137.500.000 lire « al ministro e alle parti interessate del ministero italiano della Difesa ». Nei giorni seguenti, altri documenti riguardanti la compravendita degli Hercules sono stati pubblicati. Di particolare importanza è un promemoria della Lockheed nel quale i nomi di Gui e Tanassi, cancellati in modo da renderli illeggibili, sono stati sostituiti dalle parole (scritte a mano): « il ministro della Difesa » o « il precedente ministro Difesa » o « MID (iniziali di « Minister of Defense »).

Alcuni giornali, come La Repubblica, hanno pubblicato il testo integrale del promemoria. Altri, come Il Messaggero e l'Unità, gli stralci più significativi. Ecco una parte di quelli già pubblicati (giovedì 12) dal nostro giornale (e qui ulteriormente ridotti per ragioni di spazio): « Spese speciali. « All'inizio del 1970 la Lockheed riconobbe la necessità di spese speciali addizionali di 78 mila dollari. Queste somme, in realtà dovute, vennero pagate dal precedente ministro (scritto a penna sopra la cancellatura, N.D.R.) e alcuni membri della sua équipe che sono rimasti nel ministero e che dovranno rimborsare il contratto. Ci siamo di recente accordati su un pagamento addizionale per compensi speciali al ministro (scritto a penna sopra la cancellatura, N.D.R.) per la sua attività in relazione all'aumento del prezzo negoziato nel dicembre del 1969. Originariamente questo importo doveva essere di 200 mila dollari, ma poi intervenuto un accordo su un singolo pagamento di 50 mila dollari. Il promemoria prosegue parlando altre tre volte delle trattative fra la Lockheed e il ministro della Difesa dell'epoca. Quindi così prosegue: « Egli (il ministro della

Difesa) sospetta anche che la ragione vera della nostra ingenuità consista nel fatto che stiamo aspettando un cambio di governo, in modo che non sia più necessario fare alcun pagamento al suo partito. Lefebvre ha fatto tutto quello che ha potuto per convincerlo che non è vero... Sempre secondo Lefebvre l'attuale posizione di... (segue una parolaccia cancellata) è di mandare più avanti il contratto fino a quando non avverrà il secondo pagamento. Sa che questa è l'ultima carta che gli resta in mano e intende usarla. Egli (il ministro della Difesa) ha anche detto che la Lockheed non deve proporre nuovi programmi... In questo promemoria le firme e le date sono state cancellate, ma, come abbiamo detto, i riferimenti a Gui e Tanassi si evincono (come si dice in linguaggio giuridico) dall'epoca in cui la compravendita ha avuto notoriamente luogo. Si noterò inoltre che le indicazioni circa le « bustarelle » da versare ai ministri e ai loro uomini provengono dallo studio legale

Lefebvre. Ciò ha permesso a Gui di accusare, come è stato scritto, « i soli ignoti », cioè « le terze persone », insomma gli intermediari, di millantare il credito, cioè di essersi serviti del suo nome per alzare il prezzo della mediazione, ingannando la Lockheed. Ma, dato il considerevole numero di persone coinvolte nella vicenda, non dovrebbe essere difficile alla magistratura italiana, o al parlamento, accertare le identità di tutti i personaggi che hanno partecipato alla scelta degli Hercules, e così via. Nel corso della settimana, la vicenda principale si è ramificata in altre vicende laterali (non necessariamente secondarie), investendo, per esempio, gli stessi criteri di scelta degli Hercules, il cui raggio d'azione (settemila chilometri) era esageratamente ampio per le esigenze della Difesa dell'Italia. Lo spazio ci vieta anche soltanto di riassumere tutti gli aspetti del « caso ». Chi voglia approfondire, può consultare le collezioni del nostro e degli altri principali giornali italiani (non di tutti, poiché molti hanno preferito sorvolare o tacere). Alcune « varianti » e « appendici » del caso Lockheed vanno tuttavia citate. Innanzitutto: il 10 febbraio il Messaggero pubblicò il titolo: « Le accuse investono anche il periodo in cui Andreotti era alla Difesa ». Ha pubblicato una corrispondenza da Washington in cui fra l'altro si legge: « L'opera di corruzione della compagnia aeronautica americana Lockheed negli ambienti del ministero italiano della Difesa, della Stato Maggiore e dei vertici dei partiti governativi ebbe inizio nel 1962 quando arrivò a buon punto il negoziato per la vendita all'Italia, all'Olanda, alla Germania federale e al Belgio di 1.500 aviogetti F-104 Starfighter, tristemente noti per la loro povera tenuta di

Epidemia di dimissioni nella ditta USA

Oltre al presidente e al consigliere delegato, si sono ritirati altri esponenti di minor rilievo - Irruzione della polizia negli uffici della società a Tokio - Inchiesta anche in Canada - Sollecitata un'indagine sui «fondi neri» a Madrid - Chiamate in causa la «Northrop co.» e la «Phillips petroleum»

LOS ANGELES, 14. Il consiglio di amministrazione della società aeronautica Lockheed, riunito nella sua sede all'aeroporto di Hollywood-Burbank, ha accettato le dimissioni del presidente Carl Kotchian e del consigliere delegato Daniel Houghton, che nei giorni scorsi avevano chiesto di essere sollevati dall'incarico, in relazione allo scandalo dei «fondi neri» pagati dalla società all'estero e a funzionari governativi americani. Quei due massimi dirigenti non sono state peraltro le uniche dimissioni: con loro, anche numerosi esponenti di minor rilievo hanno deciso di «partire» dalla collaborazione con l'azienda. « Si tratta — ha detto un funzionario della Lockheed tuttora in carica — di una vera e propria epidemia. Hanno visto i graffiati sul muro e hanno capito che se ne dovevano andare, se la società vuole sopravvivere all'affare delle bustarelle ».

Dopo le dimissioni di Kotchian e Houghton, il consiglio di amministrazione ha nominato un comitato direttivo provvisorio affidandone la guida a Robert Haack, uno dei più noti uomini di affari americani. Ed è presidente della Borsa valori di New York. A Washington la regione generale dello Stato ha detto che gli esborsi della Lockheed raggiunsero un totale di 24,4 milioni di dollari; lo stesso ufficio ha avvertito che l'azienda potrebbe non essere in grado di rimborsare i mutui, garantiti dal governo, che raggiunsero i 185 milioni di dollari e che scendono alla fine del 1977. La commissione del Senato per le operazioni di banca, a sua volta ha detto di essere in procinto di avviare indagini in merito alle garanzie

mutui federali alla Lockheed. Quanto alla sottocommissione affari esteri del Senato, essa ha deciso di rendere di immediato dominio pubblico il voluminoso dossier sui casi di corruzione di cui la Lockheed si è resa responsabile in Giappone. Dal dossier peraltro, che consta di complessive 224 pagine, non sono emersi elementi nuovi rispetto a quelli già noti. Ben 50 pagine sono dedicate a Yoshio Kodama, noto uomo di affari ed esponente della destra (dal 1945 al 1948 fu detenuto come sospetto criminale di guerra) che avrebbe ricevuto dalla Lockheed la cifra di 7 milioni di dollari. Come è noto, l'ambasciatore nipponico a Washington aveva chiesto che gli fossero forniti appunto tutti i documenti relativi all'opera della Lockheed in Giappone. Cinque giorni fa inoltre a Tokio una speciale squadra di investigatori aveva fatto irruzione nella sede dell'ufficio centrale della Lockheed, quella capitale su incarico dell'Ente nazionale giapponese del fisco. L'operazione è stata compiuta il 9 febbraio, cioè solo ieri se ne è avuta notizia; essa era intesa a raccogliere elementi sulle responsabilità di Yoshio Kodama. L'ufficio della Lockheed a Tokio fa parte della sussidiaria « Lockheed Aircraft (Asia) Ltd. », con sede centrale a Hong Kong, nel palazzo della « Hong Kong Shanghai Bank ».

L'area dello scandalo del «fondi neri» si allarga infatti a ogni giorno di più. Ieri era stata annunciata la chiamata in causa della Boeing; oggi è la volta di un'altra industria aeronautica, la « Northrop corporation » che avrebbe ammesso di avere effettuato pagamenti a funzionari stranieri senza darne comunicazione all'apposita commissione «Security and exchanges» (SEC) nonché fuori del campo aeronautico — della «Phillips Petroleum co.», che ha già ammesso in sede civile di avere alimentato un fondo segreto di 28 milioni di dollari con il quale ha versato contributi illegali a campagne elettorali e ha effettuato versamenti a funzionari stranieri. Contrasto ultima società, il Dipartimento della giustizia ha fatto sapere che agirà in sede penale. MADRID, 14. Il deputato Antonio Pedros Lafont, esponente di un movimento di destra, ha chiesto al primo ministro Aras Navarro, di avviare una indagine per appurare l'eventuale coinvolgimento di funzionari del governo spagnolo nella faccenda delle «bustarelle aeree» della Lockheed. La sua richiesta è «infondata», le accuse mosse dal New York Times a funzionari spagnoli. AMSTERDAM, 14. Il premier Den Uyl ha annunciato che ieri si è riunito per la prima volta la apposita commissione di inchiesta sull'affare Lockheed. Proprio ieri, il principe Bernardo d'Olanda aveva fatto la sua comparsa in pubblico, ad una serata di beneficenza all'Hilton, per la prima volta dopo la sua chiamata in causa nel scandalo.

Secondo alcuni corrispondenti italiani negli Stati Uniti, il «dossier» del sottocomitato Church spiega e dimostra che una parte di tali somme è andata a Gui e a