

Le imprese già sottoposte ad un'inchiesta fiscale

Si indaga a Teramo su 4 società fantasma legate alla Com.El.

Nei fascicoli figurano gli stessi nomi di personaggi implicati nello scandalo Lockheed — Le ditte trasferite nel 1969 da Roma in Abruzzo per sfuggire al controllo delle tasse — Chi c'è dietro i prestanome?



Il sostituto procuratore della Repubblica Mario Mariella (a sinistra) ieri mattina davanti al palazzo di giustizia a Roma, accompagnato dal colonnello dei carabinieri Placidi e dall'avvocato Revel, difensore del latitante Camillo Crociani

Soci fantasma per società fantasma? Ora sembra che l'inchiesta sullo scandalo Lockheed si debba occupare anche di un caso del genere. Gli inquirenti stanno infatti componendo accertamenti presso il tribunale civile di Teramo, in Abruzzo dove nel 1969 sarebbero state trasferite, ma solo sulla carta, quattro società che prima avevano sede a Roma. Si tratta delle «Edilgita», «Cicchedil», «Simone» e «Vela». Le quattro imprese, i cui scopi sociali sarebbero assai nebulosi, sono già sottoposte ad un'inchiesta fiscale poiché sarebbero servite per frodare il fisco per una somma che ammonta a centocinquanta milioni di lire circa.

Ma l'interesse degli inquirenti impegnati nella vicenda Lockheed deriva da un altro fatto: i nomi che figurano nei fascicoli delle quattro società sarebbero in parte gli stessi che si trovano nel dossier della COM. EL., la società ombra che prendeva le bustarelle dalla Lockheed per ungere le ruote del ministero della difesa.

Il trasferimento delle quattro società da Roma a Teramo fu deliberato nel corso di una riunione presso il notaio romano Caparella. Le società, a quanto risulta dagli atti, si sarebbero trasferite in un edificio di via Cruciani 4 a Teramo. Ma in pratica sarebbe stato un trasferimento fittizio, inventato per sfuggire ai rigori fiscali. Tuttavia non sembra che la manovra sia servita a

I rapporti fra Difesa e industrie private

ALL'AZIENDA DEL GENERALE assegnato l'appalto dei radar

L'ATI incaricata della manutenzione dei sistemi di atterraggio - Il presidente Remondino era ex capo di stato maggiore dell'aeronautica

Lo «scandalo Lockheed» ha permesso, fra le altre cose, di richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica su un fenomeno assai importante: i legami, non sempre ortodossi, fra gli stati maggiori e gli organismi della Difesa con le industrie che forniscono armi e mezzi alle nostre Forze Armate, ed il passaggio a queste stesse industrie, con funzioni di controllo, di molti atti ufficiali non appena essi sono stati collocati nella riserva.

che l'aeronautica non era in grado di sopportarli da sola. Per dimostrare si sarebbe fatto ricorso ad un trucco: le ore di volo non sarebbero state «gonfiate». Se provata una cosa del genere si configurerebbe come una vera e propria truffa ai danni dello Stato.

Quando al costo, risulta che per il controllo dei sistemi di atterraggio si spendono un milione e mezzo di lire l'ora. Se si considera che in un anno sono necessarie 2.500.000 ore di volo, se ne deduce che la spesa per l'intera operazione è azzerata fra i 4 miliardi e 750 milioni e i 4 miliardi e mezzo circa. La spesa della coalizione governativa socialdemocratico-liberale.

Questa circostanza è stata ed è largamente conosciuta per ottenere commesse o servizi in appalto non sempre giustificati. Il caso della CISET, la società che fornisce apparecchiature elettroniche (fondata da Camillo Crociani) e presieduta attualmente dal gen. Bruno Zaltieri, ex direttore generale delle Costruzioni armamenti aeronautici e spaziali, la Divisione del Ministero della Difesa che firmò i contratti per l'acquisto degli Hercules, alla quale sono stati dati in appalto i servizi di manutenzione ed impianti radar dell'aeronautica, non è il solo. Siamo infatti venuti a conoscenza che parte delle attività di controllo dei sistemi di atterraggio è stata affidata in appalto all'ATI (Aerospazio Italiani), di cui, guarda caso, è presidente il gen. Aldo Remondino, ex capo di S.M. dell'Aeronautica.

Dell'«Editrice sindacale» Presentato a Roma «La donna e il diritto»

chi e nuovi della «questione femminile». Un contributo originale e attuale, che sottolinea l'impegno del sindacato, ha detto il ministro della Giustizia, ha presentato il volume «La donna e il diritto» pubblicato dall'Editrice Sindacale Italiana.

Per giustificare il trasferimento di atti di sottosegretario all'ATI, si è sostenuto

Sentenze e ammonimenti della magistratura mettono fine alle rivelazioni

Bavaglio alla stampa nella RFT sullo scandalo Lockheed-Strauss

Riservatezza o paura nella cautela di Bonn? — La prospettiva delle elezioni — La tragedia degli 88 piloti morti in questi anni precipitando a bordo dei caccia «Starfighter - F 104»

Dal nostro corrispondente

BERLINO, 1. Franz Josef Strauss è investito dal ciclone Lockheed. Da mesi il potere ufficiale, il capo della bavarese della DC, la più reazionaria (a parte i neonazisti) dello schieramento conservatore della Germania federale, è sotto tiro.

poli ed anche per questo piace a tanta parte della borghesia tedesca e ha il sostegno di un certo elettorato. Egli è passato indenne attraverso tutte le difese del predecessore. Gli aerei precipitavano per le cause più disparate: malfunzionamento di accensione, rottura della cabina, apparecchi per l'ossigeno, corrotto automatico di rotta, carenza d'atterraggio, sistema di frenaggio, timoni, sistema di navigazione, sepolcro catapultabile.

modifiche nelle fabbriche tedesche che lo costruivano su licenza. Nacque il tipo F 104 G (Germania) che l'attività dimostrò di non aver potuto superare tutti i difetti del predecessore. Gli aerei precipitavano per le cause più disparate: malfunzionamento di accensione, rottura della cabina, apparecchi per l'ossigeno, corrotto automatico di rotta, carenza d'atterraggio, sistema di frenaggio, timoni, sistema di navigazione, sepolcro catapultabile.

to alla moglie: «Noi piloti non abbiamo colpa di tutti questi incidenti. I responsabili stanno in America alla Lockheed che ha prodotto gli Starfighter».

italiani vittime degli F 104 in una analogo causa? «Chi ha venduto gli Starfighter e ha permesso loro di volare è responsabile di omicidio colposo».

Dopo il diario di Hauser venne l'indagine della Commissione d'inchiesta americana e il rapporto Church. Le denunce del diario di Hauser e della stampa vennero sostanzialmente confermate, ma i nomi dei beneficiari delle bustarelle rimasero confusi nell'intrigo dei numeri dei conti correnti e nei nomi delle società di comodo e nei segreti delle banche svizzere.

La stampa tedesca ha messo il bavaglio alla stampa tedesca che, in un'inchiesta di Teramo, si è occupata di un caso del genere. Gli inquirenti stanno infatti componendo accertamenti presso il tribunale civile di Teramo, in Abruzzo dove nel 1969 sarebbero state trasferite, ma solo sulla carta, quattro società che prima avevano sede a Roma.

Il quotidiano di Phoenix cita Ernest Hauser, ex dirigente della Lockheed, che ha recentemente testimoniato davanti alla sottocommissione senatoriale incaricata di compiere una inchiesta sulle pratiche illegali di certe compagnie americane all'estero, ed ha detto che alcuni colonnelli dell'aeronautica americana beneficiavano di regolari «gratifiche», dal 10 mila al 20 mila dollari all'anno, versate dalla Lockheed e da altre società di costruzioni aeronautiche.

Il Pentagono era al corrente. Il senatore Hauser, secondo il giornale — ma chiudeva un occhio in quanto i colonnelli procuravano contratti a ditte americane e se riuscivano ad avere qualcosa per loro, era tanto meglio».

Il dibattito, che ha toccato tutti gli aspetti legati ai problemi della mobilità nei grandi centri, ha ribadito che i comunisti non hanno posizioni preconcette rispetto ad alcuna forma di trasporto metropolitano compreso, ma ritenono che le scelte vadano fatte dalle comunità locali, nel quadro dei piani regionali, sulla base delle reali esigenze, dei concreti bisogni e delle specifiche condizioni: i punti fermi sono una visione integrale dei sistemi di trasporto e la massima utilizzazione delle risorse a partire dalla piena valorizzazione delle strutture esistenti (rete stradale, tranviaria, ferroviaria).

La stampa della Germania federale parla ora dello scandalo Lockheed solo nei rapporti che egli ha con il suo partito. Le accuse lanciate contro di lui e contro il suo partito vengono definite «assurde». Il frutto di un costume giornalistico «da gangster».

Tokio — Hiroshi Itoh, ex dirigente della società Marubeni Tokyu Wakasa, presidente della All Nippon Airways (ANA); Toshiyoshi Oba, capo della filiale giapponese della Lockheed; e Tetsuo Oba, ex presidente dell'ANA (da sinistra a destra) fotografati mentre attendono di deporre davanti alla commissione parlamentare d'inchiesta. Oba e Wakasa hanno smentito l'esistenza di pressioni «esterne» (della Lockheed) per costringere l'ANA ad annullare contratti con altre società.

Il giornale Arizona Republic scrive che la Lockheed ha pagato «bustarelle» non solo a personalità straniere ma anche ad ufficiali superiori americani in servizio presso paesi della Nato.

Il quotidiano di Phoenix cita Ernest Hauser, ex dirigente della Lockheed, che ha recentemente testimoniato davanti alla sottocommissione senatoriale incaricata di compiere una inchiesta sulle pratiche illegali di certe compagnie americane all'estero, ed ha detto che alcuni colonnelli dell'aeronautica americana beneficiavano di regolari «gratifiche», dal 10 mila al 20 mila dollari all'anno, versate dalla Lockheed e da altre società di costruzioni aeronautiche.

Accanto a queste posizioni di fondo c'è emersa la necessità di evitare qualunque sfiducia o concorrenza anticipata che tra i grandi centri, la presenza di un'industria di trasporto nelle metropoli come problema nazionale.

Dall'«Editrice sindacale»

Presentato a Roma «La donna e il diritto»

chi e nuovi della «questione femminile». Un contributo originale e attuale, che sottolinea l'impegno del sindacato, ha detto il ministro della Giustizia, ha presentato il volume «La donna e il diritto» pubblicato dall'Editrice Sindacale Italiana.

Un articolo del «New York Times» sulle origini della vicenda

Coinvolti un generale giapponese e due spie

NEW YORK, 1. Il New York Times ha oggi la cronistoria dello «scandalo Lockheed» in Giappone. L'articolo — secondo il giornale — risale al 1958 quando la ditta aeronautica americana assunse, come suo «agente segreto» in Giappone, Yoshio Kodama, ex capo di una rete di spionaggio che durante la seconda guerra mondiale operò per conto del suo paese in Cina, e amico dei principali dirigenti del partito di governo liberale democratico.

Secondo il quotidiano, Kodama, vera e propria eminenza grigia in Giappone, si sarebbe avvalso allo scopo di assicurare alla Lockheed i contratti di vendita di aerei, della collaborazione di quattro persone note per i loro trascorsi: il generale Minoru Genda, organizzatore dell'attacco giapponese su Pearl Harbor il 7 dicembre 1941; un parlamentare, Shoji Tanaka, che è stato in carcere per storno di fondi; Taro Fukuda, un nippo-americano che fu capo di stato maggiore USA per collaborazione con i giapponesi nell'ultima guerra; Toshiyoshi Ono, un ex spia giapponese passata al servizio degli americani dopo il 1945.

In sostanza il New York Times afferma che Kodama e i suoi amici sono riusciti, attraverso manovre di corruzione a far annullare un contratto di acquisto di aerei «Grumman F-11F» che stava per essere concluso col Giappone. Venne scelta l'«F-104» della Lockheed ed un contratto in tal senso venne firmato da Tokyo nel 1960 e cioè poco dopo che il generale Genda, divenuto nel frattempo capo di stato maggiore dell'aeronautica, aveva effettuato una missione negli Stati Uniti.

Il giornale rivela che nonostante i milioni di dollari distribuiti dalla Lockheed in Giappone, la ditta ha perso numerosi contratti. Non ha potuto far concorrenza allo «F-104» della Lockheed, ma non ha potuto sottoscrivere contratti con la Japan Airways, con la Compagnia interna «TOA» e con la «Korean Airlines». D'altro canto sarebbero state annullate le sue vendite di aerei «F-30».

Da ieri recarsi in Francia, in treno, costa di più. E' entrata infatti in vigore, anche per il traffico in partenza dall'Italia, la maggiorazione dell'8 per cento applicata dalle ferrovie francesi alle tariffe uscite. Laumento che si riferisce alla sola rete francese, era stata introdotta in Francia con decorrenza 6 gennaio.

Proposto dal PCI un convegno sui trasporti nelle grandi città

Da Torino, Milano, Roma e Napoli la proposta di una iniziativa unitaria per affrontare la questione dei trasporti nelle grandi aree metropolitane. Una iniziativa che emerse nella riunione, tenutasi nei giorni scorsi presso la Federazione milanese del PCI, tra i comunisti impegnati a vari livelli di responsabilità (partiti, amministrazioni comunali e regionali) nel settore dei trasporti, con la partecipazione del senatore Carlo Re, responsabile del coordinamento nazionale trasporti del PCI.

Lavori, aperti da una relazione del compagno Virano, del gruppo di lavoro nazionale sui trasporti urbani ed extraurbani, hanno preso avvio dai problemi legati allo sviluppo dei trasporti statali per la realizzazione di sistemi di trasporto metropolitani in galleria o in sottopassaggio o parzialmente in superficie, purché in sede propria opportunamente protetta (legge 493 del 10.9.75) e (legge 495 del 10.9.75) e (legge 496 del 10.9.75) e (legge 497 del 10.9.75).

In conclusione si è convenuto di incaricare i compagni parlamentari di presentare un apposito provvedimento legislativo e di promuovere i necessari contatti con le altre forze politiche, in primo luogo con il PSI, per arrivare con una iniziativa unitaria ad un convegno delle grandi città e delle relative regioni che coinvolga le grandi concentrazioni urbane, per un'analisi congiunta dei problemi e la individuazione di una strategia comune capace di affrontare il problema del trasporto nelle aree metropolitane.

Più cari i viaggi ferroviari per la Francia

Da ieri recarsi in Francia, in treno, costa di più. E' entrata infatti in vigore, anche per il traffico in partenza dall'Italia, la maggiorazione dell'8 per cento applicata dalle ferrovie francesi alle tariffe uscite. Laumento che si riferisce alla sola rete francese, era stata introdotta in Francia con decorrenza 6 gennaio.

Per giustificare il trasferimento di atti di sottosegretario all'ATI, si è sostenuto

Dal nostro inviato

SAVONA, 1. Un milione e mezzo di abitanti, 500 mila emigrati, il dramma è in queste cifre: un sardo su quattro ha dovuto andarsene dall'isola.

che cosa vuol essere la lega sarda? Il congresso ha dato risposte chiare: un'organizzazione democratica, autonoma, «pressione di tutti i sardi che sentono il torto storico fatto all'isola e al Mezzogiorno», libera da qualsiasi condizionamento di parte, ma non certo apolitica.

terrore sulle direttrici dell'azione da svolgere. Il dato di fatto da cui si è partiti è la gravità della crisi economica; si parla ora di più di 700 mila emigrati in Sardegna, drammatica conferma del fatto che la politica delle «cattedrali nel deserto», dei grandi insediamenti petrolchimici, non ha sciolto i nodi che impediscono la crescita economica e sociale dell'isola.

La giunta regionale sarda è stata invitata a adottare iniziative opportune a sostegno dei lavoratori emigrati al centro e a farsi promotrice di una conferenza nazionale sugli emigrati, interne. Pa- recchi delegati hanno richiesto criticamente che in Sardegna non e ancora stata istituita la consultazione della emigrazione l'assessore al lavoro Franceschi ha risposto che il disegno di legge verrà immediatamente inviato all'assemblea della lega sarda in Italia e delle leghe già costituite all'estero.

Pier Giorgio Boffi