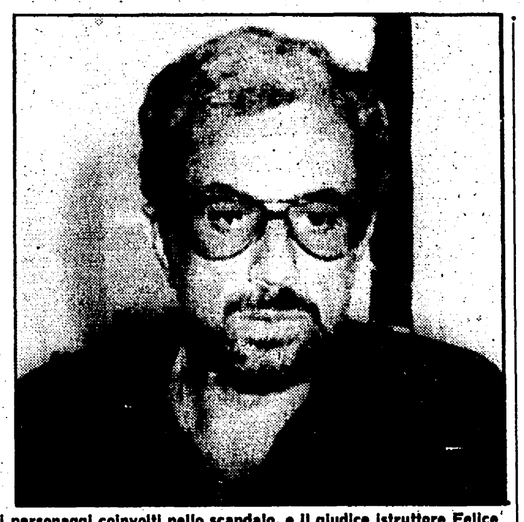
Come nacque e si sviluppò la più gigantesca delle frodi

Un'immensa rete di complicità

L'inquinamento del contrabbando dei petroli coinvolge importanti settori della vita pubblica e va ben oltre il suo valore in miliardi - Coperture politiche efficienti e potenti - Le diverse correnti della DC direttamente implicate - Su 775 lire del prezzo della benzina ne vengono frodate 130



Il generale Raffaele Giudici, della Guardia di finanza, uno dei personaggi coinvolti nello scandalo, e il giudice istruttore Felice Napolitano, che conduce l'inchiesta a Treviso.

Vale la pena di ripetere alcuni dati dell'immenso scandalo del contrabbando petrolifero. Le cifre ufficiose acquistano dimensioni talmente elevate da risultare quasi astratte: si dice 2 mila miliardi non entrati nelle casse dello Stato, si parla di evasione di almeno un quarto dell'intero gettito prodotto dal petrolio e dai suoi derivati.

Proviamo a fare un semplice calcolo: per ogni litro di benzina che il consumatore acquista, su per giù 500 lire su 775 vanno allo Stato in imposte. Ma il 25 per cento viene frodato, circa 130 lire per litro. Vale a dire che i petrolieri incassano ben oltre il lecito e che il cittadino «qualunque» paga le imposte tre volte: quelle che deve corrispondere normalmente, la quota che supplisce all'evasione dei petrolieri, ed infine tutti gli aumenti fiscali che si rendono necessari per rimediare alle evasioni.

Per questo lo scandalo dei petroli ha dimensioni gigantesche. Ma anche per altri motivi: per la rete di corruzione che ha corroso importantissimi apparati statali, per la serie organica di complicità interne ad alcuni partiti di governo, DC in testa.

Ripercorriamo — e già la cronistoria presentata è significativa a sufficienza — alcune delle principali questioni sollevate dallo scandalo. La prima è: perchè non è partito prima, quando il fenomeno non aveva forse ancora raggiunto le dimensioni attuali? Non era impossibile. Nel '75 il meccanismo del contrabbando e dell'evasione di imposte era già stato individuato tra Livorno e Civitavecchia; ma le inchieste non morsero a fondo, e il giro dei petrolieri si ricostituì nel nord Italia. All'inizio del '76 un finanziere onesto, il colonnello Vitali, individuò la trafila del contrabbando tra Venezia, Treviso e Milano, assieme alle prime appendici visibili all'interno dello schieramento politico, e ne fece rapporto ai superiori. Per tutta risposta i vertici della Guardia di finanza — quelli che allora contavano — lo misero sotto inchiesta e lo trasferirono a Roma, senza la dovuta promozione.

Era solo un desiderio scorretto di mettere a tacere uno scandalo che avrebbe coinvolto il corpo della Finanza? No, la questione sarebbe stata trattata con altri guanti, di velluto. E soprattutto non sarebbe stato inviato a Venezia, per sostituire Vitali, un ufficiale come il colonnello Ausiello, che stando alle accuse di chi lo ha arrestato ebbe come prima preoccupazione proteggere attivamente il contrabbando individuato da Vitali.

Seconda questione: come avvenivano contrabbando ed evasione? La rete di controlli — tra Guardia di finanza, UTIF, ministeri della Finanza e dell'Industria — è molto efficace. Per evaderla non servono trucchi isolati, non bastano nemmeno complicità sporadiche. E tutto ciò ci riporta alla questione degli inquinamenti istituzionali, che assumono in questa vicenda aspetti più allarmanti di qualsiasi scandalo precedente, molto vicini, per gravità, a quelli messi in luce dalle indagini sul terrorismo nero da piazza Fontana in poi. Proviamo anche qui a ripercorrere le principali protezioni ad un'evasione tanto estesa da parere l'omologo dell'illegalità di massa predicata da certi settori eversivi.

La Guardia di finanza ora collabora attivamente coi magistrati. Ma, tirando le somme, la pulizia che si sta facendo al suo interno dimostra un inquinamento assai preoccupante. E' stato arrestato l'uomo che l'ha comandata dal '74 al '78, il generale Raffaele Giudice, accusato di coprire dall'alto della sua poltrona l'intero meccanismo di evasione: l'esatto opposto dei suoi compiti istituzionali. E' seriamente sospettato ed indiziato dello stesso comportamento il generale Donato Loprete, per cinque anni capo di Stato maggiore della Guardia di finanza, poi potente comandante della zona milanese e prima ancora capo di quell'ufficio «I» che, si dice, è il più potente fra i servizi di spionaggio (o controspionaggio) italiani.

Sono stati arrestati poi alti ufficiali, come il colonnello Pasquale Ausiello che comandava la Guardia di Finanza a Venezia, forse la zona italiana dove arriva e viene smistata la maggior quantità di petrolio; come il colonnello Sergio Favilli e il capitano Giuseppe Bove di Vicenza; come il colonnello Enrico Braida, comandante il nucleo centrale romano della polizia tributaria. Sono latitanti altri due ex colonnelli che erano divenuti presidenti di altrettante società contrabbandiere.

Ce ne è abbastanza dunque per capire la vastità delle deviazioni: anche perchè su una rete di contrabbando che si snodava fra decine di città, con controlli istituzionali in ciascuna di esse, è agevole dedurre che questi alti ufficiali dovevano avere molti corrispondenti.

Lo stesso discorso, ovviamente, vale per l'UTIF.

L'UTIF ha compiti repressivi, ma soprattutto preventivi. L'UTIF controlla, anche tramite i famigerati moduli «H ter», il reale commercio del petrolio. I suoi registri lo riproducono fedelmente. Sono come una partita doppia: se non tornano anche cinque lire, si devono rifare i conti e trovare l'errore. Ma l'UTIF l'ha mai fatto? Pare di no. Basti pensare a come scoppia lo scandalo: attraverso una ditta vicentina dovrebbero passare centinaia di autobotti cariche di petrolio: questo dicono i moduli «H ter». Ma la ditta ha smesso da anni di funzionare. Rimangono capannoni arrugginiti, erbacce incolte tutto attorno. E l'UTIF? Registra, ma non interviene. Quando le cinque lire non quadrano — ma qui si tratta di ben altro — qualcuno evidentemente si distrae. E il direttore generale delle Dogane Del Gizzo — persona nota al finanziere latitante Musselli, centro del contrabbando — non sente evidentemente nemmeno il dovere di disporre qualche controllo sui suoi uffici: nemmeno dopo che vengono arrestati dai giudici i dirigenti UTIF di Torino e Bologna, e viene indiziato e sospeso d'autorità dal magistrato quello di Verona.

Tutto questo meccanismo è in realtà una immensa macchina da soldi. Ma dietro — o sopra — è già spuntata l'ombra della protezione politica. E' il capitolo più importante, ed inevitabilmente il più oscuro. Sul bando degli imputati c'è la DC, e non una sola corrente. A voler essere pignoli si potrebbero contare molti settori democristiani: morotei, due sottogruppi dorotei, forzanovisti.

E' il senatore Segnana, amico di Piccoli, che nasconde al Senato i rapporti sullo scandalo trasmessigli dal ministro Reviglio; sono l'on. Evangelisti sul piano politico, e l'avv. Wilfredo Vitalone su quello giudiziario, che difendono strenuamente il gen. Loprete.

Ma, stando sul concreto, sono tre i settori che le inchieste hanno iniziato ad individuare. Il primo è quello moroteo. Sereno Freato, già capo della segreteria particolare dell'on. Moro ed ora direttore della Fondazione Moro, è amico personale di Musselli da lunga data, e dal petroliere-finanziere-contrabbandiere ha ricevuto somme ingentissime. Perchè? E cosa può aver ricavato Musselli finanziando settori democristiani? Certo non l'ha fatto per beneficenza.

Il secondo settore è quello dei fortaniviști di Donat Cattin. Anche questo ruota attorno a Musselli, sia pure senza traccia di soldi: c'è un «donat cattinismo» di ferro, e di peso politico nazionale come Ettore Bonalberti che collabora con le imprese nere del finanziere latitante; è quando c'è il suo leader, Donat Cattin, ministro dell'Industria che vengono concesse alla coppia Musselli-Milani pericolosissime autorizzazioni per aprire commerci e depositi petroliferi senza alcun controllo e nonostante che alcuni rapporti della Guardia di finanza indichino pesanti sospetti di evasione sui due.

Questi comportamenti, queste coincidenze, non sono mai casuali. E non sembra casuale, infine, che anche il terzo dei settori politici entrati nell'inchiesta. Questo, anzi, non c'è ancora entrato, perchè non si sa a chi corrisponda. Alludiamo alle rivelazioni del sen. missino Pisanò, secondo il quale il vero padrino dello scandalo sarebbe l'on. Bisaglia.

Qual che è certo è che ogni rivelazione o campagna giornalistica condotta sinora da Pisanò ha sempre avuto caratteri ricattatorio-politici, fini diversi dalla semplice denuncia della verità, e probabilmente ispiratori ben inseriti nel vero gioco del potere.

Michele Sartori
Roberto Bolis

Le «tappe» della truffa dal '75 a oggi

1975 — Tra Livorno e Civitavecchia, viene scoperto un vasto traffico di petrolio di contrabbando.

GENNAIO 1976 — Il comandante della legione di Mestre della GdF, colonnello Aldo Vitali, inoltra ai suoi superiori un rapporto che individua, come contrabbandieri di petrolio, gli stessi uomini inquisiti oggi (Brunello, Milani, Musselli e «un noto personaggio politico»). I vertici della GdF, comandata da Raffaele Giudice, non informano la magistratura. Vitali viene trasferito d'ufficio.

SETTEMBRE 1978 — Scoppia, tra Vicenza e Treviso, lo scandalo dei petroli. Una perquisizione della Guardia di finanza alla «Brunello lubrificanti» di Treviso, ordinata dal PM Domenico Labozzetta, fa scattare gli arresti di Silvio Brunello e del vicentino Augusto Grava, titolare della «Veneto Idrocarburi». Brunello stampa centinaia di moduli «H TER», che poi rivende ad altri petrolieri, tramite i quali si attesta un inesistente pagamento delle imposte sui prodotti petroliferi.

NOVEMBRE 1978 — L'inchiesta trevigiana si allarga ad altre nove aziende collegate a Brunello. La magistratura ordina l'arresto di Silvano Bonetti, considerato il pagatore del giro di corruzione che tutela il contrabbando, il quale scappa in Brasile.

GENNAIO 1979 — I giudici di Treviso chiedono ed ottengono il «rapporto Vitali» dal nuovo comandante generale della GdF Marcello Floriani, il quale mette a loro disposizione anche un nucleo speciale di finanzieri, tutti esterni alle zone su cui si indaga.

FEBBRAIO 1979 — Arrestato il colonnello Pasquale Ausiello, comandante del nucleo di polizia tributaria di Venezia, per la protezione offerta al contrabbando.

MARZO 1979 — Mandato di cattura per undici petrolieri italiani, accusati di contrabbando, fra cui Bruno Brunello (fratello di Silvio) e Federico Gambarini di Bergamo.

MARZO 1979 — Entra nell'inchiesta, con una comunicazione giudiziaria, Bruno Musselli, presidente della finanziaria milanese SOFIMI, la quale controlla una trentina tra fabbriche, depositi di carburante e raffinerie (ex Gulf ed ex Total), tra cui la Bitum Oil e la «Costieri Alto Adriatico».

APRILE 1979 — Il giudice istruttore di Treviso, Felice Napolitano, ordina una perquisizione alla SOFIMI ed alle cassette di sicurezza di Musselli in 12 banche. Non si trova niente, il finanziere è stato preavvertito. Si trova invece, alla SOFIMI, Ettore Bonalberti, un rodigino braccio destro di Donat Cattin.

MAGGIO 1979 — I giudici di Treviso scoprono che nel giro di Brunello è coinvolto anche il rodigino Mario Milani, indicato come amico di Bisaglia, e trasmettono il tutto a Venezia.

MAGGIO 1979 — Accusati di aver protetto il contrabbando nel Veneto, vengono arrestati il colonnello Sergio Favilli e il capitano Giuseppe Bove, della Guardia di finanza vicentina. Poco dopo viene imputato e sospeso d'ufficio dall'incarico il dirigente UTIF di Verona ing. Vieri-Tafi.

MAGGIO 1979 — Arrestato per contrabbando il petroliere parmense Giuseppe Morelli, già coinvolto nello scandalo di Civitavecchia del 1975. Morelli viene rilasciato dopo che i suoi prestanome si assumono ogni colpa.

NOVEMBRE 1979 — Mandato di cattura a Treviso contro Bruno Musselli che però tempestivamente fugge a Lugano. Poco dopo vengono inviate comunicazioni giudiziarie al generale Raffaele Giudice e al generale Donato Loprete.

GENNAIO 1980 — Su mandato di Treviso, viene sequestrato il pacchetto azionario — quattro miliardi — della SOFIMI.

APRILE 1980 — A Roma ha finalmente sviluppi lo scandalo del 1975 di Civitavecchia. Il giudice istruttore Carlo Destro arresta il tenente colonnello Enrico Braida, della polizia tributaria romana, il responsabile UTIF di Bologna Benedetto Morasca ed il petroliere Giuseppe Morelli, che viene liberato poco dopo.

GIUGNO 1980 — A Torino il giudice istruttore Vaudano, che sta indagando su altre aziende petrolifere, emette mandati di cattura contro i loro titolari; Cesare e Pietro Chiabotti, della Isomar (la ditta per la quale viene interrogato anche Gianni Rivera), gli ex colonnelli della Guardia di Finanza Vincenzo Gissi (titolare della SIFLAR) e Salvatore Galassi (titolare della Garlate Petroli). Tutti i destinatari dei mandati fuggono.

LUGLIO 1980 — La Corte di appello di Venezia concede la libertà provvisoria a Silvio Brunello.

SETTEMBRE 1980 — A Treviso viene incarcerato il milanese Giorgio De Vido, considerato uno dei riciclatori del denaro proveniente dal contrabbando.

OTTOBRE 1980 — A Torino il giudice istruttore arresta Mario Milani. Mandati di cattura: contro Milani, gli ex ufficiali già latitanti della Guardia di finanza Gissi e Galassi.

Agli atti dell'inchiesta figura un consistente pacco di assegni emessi da Musselli a favore di Sereno Freato capo della segreteria particolare di Aldo Moro, di Liliana Fantasia (altra funzionaria della segreteria di Moro), dei deputati socialisti Giuseppe Di Vagno e Maria Magnani Noya.

A Torino viene arrestato il generale Raffaele Giudice, già comandante generale della Guardia di finanza. Comunicazioni giudiziarie raggiungono Eugenio Cefis e Raffaele Girotti.

Una tavola rotonda a Torino

L'accordo FIAT non è da buttare: una prova? A Mandelli non piace

Il leader confindustriale a confronto con Lucio Libertini ed Emilio Pugno

Dalla nostra redazione

TORINO — *La crisi FIAT discussa, oggi e qui, da due parlamentari comunisti e dal vice presidente della Confindustria delegato ai problemi sindacali non era iniziativa da passare inosservata. Nessuna meraviglia quindi che all'Unione culturale un pubblico folto e vario (per età e per ceto sociale) abbia riempito la sala, traboccando nei corridoi, e seguendo per quasi tre ore con vivo interesse il dialogo molto franco fra i tre oratori, il sen. Lucio Libertini e l'on. Emilio Pugno da un lato, Walter Mandelli dall'altro. Tutti i temi «caldi» del dopo-accordo sono stati ricordati da Piero Fassino in una scarna introduzione: la crisi strutturale della FIAT, il destino dell'auto, il diritto a licenziare, la valutazione dell'intesa raggiunta dopo una delle più difficili e più dure lotte dei lavoratori italiani.*

Si è cominciato dalla crisi del gruppo e da quella del management *aziendale, così frequentemente e drasticamente rimescolato negli ultimi anni.* «Vorrei ricordare una vicenda di cinque anni fa», *ha esordito Libertini. Uno dei primi atti della Giunta regionale di sinistra, nel 1975, fu la convocazione di una conferenza economica. La FIAT partecipò al massimo livello.* «Umberto Agnelli ci disse che la situazione del settore auto era difficile ma che nell'80 la FIAT avrebbe avuto una forte ripresa. Facemmo delle obiezioni ma Agnelli ripetè la sua affermazione dalla tribuna e gli atti del convegno sono lì a provare quanta lungimiranza vi fosse in quelle parole».

Una gara perduta

Quindi capacità manageriali discutibili mentre era già in atto nel mondo la gara per trovare motori che consumino molto meno «e questa corsa, temo, la FIAT l'ha già perduta». *Libertini ha accennato ad una strategia dei modelli che ha messo fuori mercato la FIAT* «la cui crisi è più grave di quanto non si dica, tanto che sarebbe bene conoscere quale impegno ha oggi la famiglia Agnelli nel gruppo e in particolare nel settore auto». *Sia la dirigenza aziendale che tanta stampa accentrano l'attenzione sul costo del lavoro (che è più basso di altri Paesi) per stornarla dai veri motivi della crisi.*

Mandelli («Ignorerò il comizio di Libertini») *non ha speso parole per difendere la dirigenza FIAT. Ha invece ricordato (qualcuno poi dirà* «con nostalgia») *epoche in cui gli Stati Uniti risolvevano il problema dell'eccedenza di mano d'opera licenziando operai i quali, avendo di che vivere, andavano a passare il periodo di disoccupazione sui laghi. FIAT e Alfa — ha detto Mandelli — hanno forse fatto pochi investimenti, certo la loro debole competitività è legata ai prezzi e alle lentezze di consegna. Fra le industrie italiane — molte — che vanno male, la FIAT è tra le migliori, come dimostra il passivo dell'IRI. Se vogliamo fare un processo che ci sono* «colpe per tutti dentro e fuori delle fabbriche».

La FIAT ora si propone, per la metà degli anni Ottanta, di tornare ai livelli produttivi del '72-73 ed è una conferma che — pur senza ipotizzare la fine di questo prodotto — non ci si attendono più espansioni nel settore auto. Intanto — ricorda Pugno — Stati Uniti e Giappone conquistano nuove quote di mercato e in Italia, dove si tratta sempre più di un mercato di sostituzione, la quota FIAT è scesa, per il ritardo nel presentare innovazioni nei motori, nell'uso dell'elettronica applicata all'auto, nell'impiego di nuovi materiali. Chi si è mosso su questi terreni ed ha cercato di ridurre — per esempio — i tassi di inquinamento con nuovi motori, ha ottenuto, come in America, il sostegno dello Stato giustificato dall'interesse generale.

Pugno ha introdotto il discorso della programmazione. Un rapporto corretto fra impresa e Stato è possibile nella chiarezza dei ruoli per quanto attiene alla politica economica e a quella industriale. La FIAT sostiene che lo Stato ha dei doveri verso l'impresa la quale, però, non può accettare alcun vincolo. «Questa impostazione non ci può trovare d'accordo», *poichè confina lo Stato al ruolo di erogatore di danaro pubblico senza alcun controllo. La FIAT per la sua ripresa punta esclusivamente sul recupero della produttività.*

E il discorso si è spostato sui 14 mila licenziamenti richiesti e sugli scopi — dichiarati e non — che l'azienda gli aveva conferito. C'è la crisi, e nessuno, nemmeno il sindacato, lo nega — ha detto Libertini —; c'è l'eccedenza di mano d'opera. Come si risolve il problema? Intanto ricordiamo che lo accordo FIAT non parla più di licenziamenti. Li hanno cancellati le conquiste fatte dal movimento operaio italiano (diversa la situazione in altri Paesi dell'Europa occidentale), in questi ultimi anni, durante i quali si sono ayermati nuovi diritti e nuovi modi di vita.

Queste conquiste, nell'ambito di una tradizionale società capitalistica, non ci stanno. Mandelli ha detto chiaro che l'accordo FIAT non gli sta bene, lui probabilmente non l'avrebbe firmato, proprio perchè impedisce anche i licenziamenti mascherati e impone di riportare in azienda i lavoratori che, dopo la cassa integrazione, non abbiano trovato un altro lavoro. L'accordo qui supera il contratto vigente. Esso dice che l'impresa «può» *riprendere i lavoratori; l'accordo FIAT stabilisce che* «deve».

Un bivio storico

Siamo dunque — ha detto Libertini — a un bivio storico per la nostra società: o si va indietro e la condizione operaio torna «compatibile» *col sistema, oppure si va avanti nel confronto che il movimento operaio propone per operare, nella democrazia, profonde trasformazioni mature nella società. E' questo il senso della crisi italiana. La richiesta di 14 mila licenziamenti era un attacco frontale per imporre a tutta la società un ritorno indietro. Ed esigeva una risposta frontale.*

Non era un attacco frontale al sindacato, al potere dei lavoratori quello della FIAT, ha sostenuto Mandelli. Un sistema democratico vuole un sindacato realmente rappresentativo «Voglio sapere con chi parlo» — *ma una società* «per vivere decentemente deve rispettare leggi e contratti». *Quanto al giudizio sull'accordo FIAT, Pugno lo ha definito* «senza precedenti in Italia» *e lo ha ritenuto* «complessivamente positivo», *giudizio che Libertini ha condiviso. Ma forse, sul valore dell'accordo FIAT, sulla sua positività (da approfondire, così come tutta l'esperienza di questa lotta) l'ostilità di Mandelli dice più di tanti articoli e inchieste di certi «amici» della classe operaia apparsi in questi giorni su giornali e settimanali.*

Andrea Liberatori

Sta per concludersi a Torino una delle tre inchieste della Procura

Per il gasolio accuse formali imminenti

Riguarderebbero diverse decine di persone, tra cui funzionari della GdF - Al centro del traffico la Isomar

Dalla nostra redazione

TORINO — Delle tre istruttorie sugli scandali petroliferi affidate al giudice torinese Mario Vaudano, una sta per andare in porto. Forse già in settimana sarà infatti depositata l'ordinanza di rinvio a giudizio, che, stando alle previsioni, dovrebbe riguardare parecchie decine di persone. L'istruttoria riguarda il contrabbando di gasolio effettuato principalmente dalla ditta «Isomar» di S. Ambrogio (Torino) tra il 1971 ed il 1976. Le altre due inchieste condotte da Vaudano si riferiscono al traffico di benzina, operato in epoca più recente sia dalla Isomar che da altre ditte. E' nell'ambito di queste ultime indagini, per la cui conclusione ci vorrà più tempo, che sono maturati gli arresti del generale Raffaele Giudice, ex-comandante della Guardia di Finanza, e dell'industriale Mario Milani, nonché l'interrogatorio dell'ex-presidente della Montedison Eugenio Cefis. Mentre nelle inchieste sulle benzine il dr. Vaudano è affiancato dal sostituto procuratore Vitari, in quella sul gasolio la parte dell'accusa venne svolta dal dr. Corsi.

Questi l'estate scorsa chiese il rinvio a giudizio di una quarantina di persone. Tra queste erano i padroni della Isomar, Pietro e Cesare Chiabotti, il titolare della «Petrolsole» di Candiolo, Antonio Villata, i responsabili della «Sip» bresciana, Federico Gambarini, e della «Nuova Petrol» di Trezzano sul Naviglio, Carlo Traversone. Nell'elenco, insieme a vari altri imprenditori e manager di aziende piemontesi e lombarde, figuravano alcuni autotrasportatori e soprattutto parecchi funzionari della Guardia di Finanza e dell'Utif (ufficio tecnico per la imposta di fabbricazione, un organismo alle dipendenze del ministero delle Finanze, che normalmente ha per compito di controllare i depositi di prodotti derivati dal petrolio, mentre sulle raffinerie interviene direttamente la GdF).

Tra questi funzionari erano Enrico Ferlito, Gerardo Di Sapio, Domenico De Fazio, personaggi che all'interno dell'Utif ricoprivano incarichi di responsabilità; non comparivano invece ancora i nomi degli ex-ufficiali della Guardia di Finanza Salvatore Galassi e Vincenzo Gissi. Si accennava al primo disponendo però uno stralcio degli atti relativi alla sua posizione nella vicenda. Successivamente invece il giudice Vaudano nel depositare in cancelleria i capi d'imputazione relativi alle 87 persone coinvolte nelle indagini (compresi coloro per i quali potrebbe venire disposto il proscioglimento) faceva chiaro riferimento a Galassi e Gissi.

Come funzionava l'organizzazione che riuscì nel giro di pochi anni a frodare miliardi allo Stato? Lo spiega succintamente lo stesso dr. Corsi nella relazione che accompagna le richieste di rinvio a giudizio: «*Il gasolio acquistato dalla Isomar doveva essere denaturato e venduto quale gasolio da riscaldamento; in realtà sfuggiva alla denaturazione e veniva inviato al contrabbando quale gasolio da autotrazione. Per contro lo stesso gasolio risultava scaricato su ditte compiacenti*» (le quali dunque — aggiungiamo noi — facevano solo finta di comprare).

Da questo passo, che abbiamo in alcune parti abbreviato, risulta in estrema sintesi il meccanismo del contrabbando. Va chiarito che alle radici di tutto stava il differente regime tributario allora in vigore per il gasolio da riscaldamento e da autotrazione. L'imposta di fabbricazione era minima sul primo, cospicua sul secondo. Fingendo di vendere gasolio «rosso» (da riscaldamento) e producendo la documentazione relativa al suo smercio (i moduli H Ter rossi) l'Isomar pagava tasse minime. Nello stesso tempo le ditte compiacenti («Sip», «Nuova Petrol»), che fingevano a loro volta di comprare, ne ricavavano un profitto utile, perché le spese di acquisto facevano aumentare fittiziamente il volume dei costi e permettevano quindi di pagare un'Iva più bassa.

D'altra parte l'Isomar, non avendo pagato l'imposta di fabbricazione corrispondente al gasolio «bianco» da autotrazione, poteva permettersi di smerciarlo a prezzi di favore, tali che, pur guadagnandoci sempre lei stessa, ci guadagnavano anche gli acquirenti.

In tutta la vicenda, un qualche ruolo veniva svolto anche dagli autotrasportatori, sia quelli che trasportavano carichi reali di gasolio da autotrazione muniti di carte d'accompagnamento false, sia quelli che trasportavano carichi fittizi di gasolio da riscaldamento, accompagnati da documenti validi. In questo secondo caso le autobotti erano vuote, oppure piene d'acqua, magari con una piccola quantità di gasolio in corrispondenza degli sportelli di apertura, caso mai si dovesse incappare nel controllo di qualche funzionario onesto.

Il tutto avveniva con l'avallo dei funzionari pubblici corrotti. Di questi quello più invischiato nella vicenda è senz'altro Enrico Ferlito, dell'Utif. Ripetutamente colpito da mandati di cattura, il funzionario è da tempo latitante. I suoi depositi bancari ed altri beni personali sono stati posti sotto sequestro cautelativo, in maniera che, in ogni caso lo Stato possa essere in parte risarcito delle somme illegalmente finite nelle sue tasche. La medesima sorte è toccata ai Chiabotti, pure loro latitanti. Si calcola che complessivamente Cesare e Pietro Chiabotti, padre e figlio, avrebbero sottratto al fisco 100 mila tonnellate di gasolio.

Per loro, il Ferlito, e gli altri principali accusati, latitanti o detenuti, il rinvio a giudizio è praticamente scontato.

Gabriel Bertinetto

Il giorno 30 ottobre si è spenta dopo una lunga ed irreversibile malattia

GIULIANA CREMISINI

moglie del compagno Livio Liberatore, presidente della Federazione italiana dipendenti telecomunicazioni (CGIL). La compagna Giuliana lascia un vuoto ed un ricordo indelebile tra tutti coloro che l'hanno conosciuta per il suo alto spirito di abnegazione, per le sue virtù di infinita bontà, altruismo e sensibilità umana verso il prossimo bisognoso di aiuto, nonchè per la sua indiscussa fedeltà agli ideali comunisti.

Le esequie avranno luogo oggi 3 novembre presso la camera mortuaria del Policlinico Gemelli alle ore 15. La salma sarà visibile dalle ore 10 in un'apposita camera ardente predisposta nello stesso luogo.

I compagni della sezione Giancarlo Serrani del PCI partecipano al dolore della famiglia per la perdita del compagno

CAMILLO MOROSINI

e offrono lire 10.000 lire per «l'Unità».

Milano, 3 novembre 1980.

E' mancata all'affetto dei suoi cari

NELLA FOSSA
ved. ACCORNERO

Lo annunciano addolorati: i figli Aris ed Elena, la nuora Rita Di Leo con i nipotini Claudio e Dario, i nipoti Lucia e Gianni Roglia.

Funerale in forma civile lunedì 3 novembre ore 14,15 dalla propria abitazione via Genova 168.

Torino, 3 novembre 1980.

La moglie, il figlio e la nuora annunciano la scomparsa del loro caro

UBALDO TERCHI

I funerali oggi alle ore 15 dall'abitazione di via Pietro Paolini, 20.

Firenze, 3 novembre 1980.

Nel secondo anniversario della inconsolabile scomparsa del piccolo

EMILIANO MARIOTTI

la mamma Marilena, i nonni Bussani, lo zio Stefano ancora affranti dall'incolmabile perdita lo ricordano amorevolmente assieme a quanti altri onorano la sua memoria.

A perenne ricordo sottoscrivono 20.000 lire all'«Unità».

Bologna, 3 novembre 1980.