Viaggio nel pianeta dei traffici d'armi / 4

«Se io fo' quella vitina lì, che ne so se poi va in una macchina per il caffè o in un carro armato?». L'emblematica vicenda degli artigiani pistoiesi

Il tragico puzzle della guerra

Poco meno di due mesi fa erano su tutti i giornali, accusati di un colossale traffico di bombe con l'Irak. Sono gli artigiani pistoiesi del consorzio «La Ferriera», cui un'azienda collegata dall'ambasciata di Baghdad a Roma, commissionò tonnellate di pezzi metallici apparentemente innocui, una parte dei quali vennero bloccati a Fiumicino. «Non sapevamo che quei pezzi servissero per una produzione bellica», si sono difesi. Sono loro i protagonisti della quarta puntata della nostra inchiesta: l'orbita del «pianeta» dei traffici di armi ha incrociato la vicenda emblematica che essi stessi ci raccontano.

DAL NOSTRO INVIATO
VINCENZO VASILE

S. MARCELLO PISTOIESE.

«...e io chiesi: "Ma che cercate?". E il maggiore dei carabinieri rispose: "Ecco, è scritto qui sul mandato". Ma sul mandato c'era solo l'articolo di codice e per me quell'irruzione dei militari rimaneva un mistero, finché non mi dissero il nome dell'azienda nostra cliente, la Faimpex. "Fabbricate armi per l'Irak: ne abbiamo bloccati quintali e quintali a Fiumicino", non sapevo se ridere... quei pezzetti piccoli... è roba minuscola, di pochi millimetri, dall'apparenza inoffensiva, tutto il campionario entra in un pugno. "Maggiore venga qui a vedere... se io fo quella vitina lì, che ne so se poi va in una macchina per il caffè o in un carrarmato?" A noi avevano detto che servivano per elettrodomestici». Ilvo Ducci ha 37 anni, una barba da «intellettuale», maneggia il trapano come un pennello. Neanche due mesi fa finì su tutte le prime pagine. È il presidente del «Consorzio artigiani metalmeccanici La Ferriera» che venne utilizzato dall'Irak per aggirare l'embargo alla vendita di armi.

Dopo diverse spedizioni andate «lisce», casse con quintali di pezzi di ordigni vennero sequestrate a fine marzo all'aeroporto di Fiumicino. Ventisette aziende metalmeccaniche, tra le quali le ventidue associate nel consorzio pistoiese, avevano ricevuto, infatti, dalla società Faimpex, un'emanazione dell'ambasciata irakena a Roma, una commessa per fornire un milione di pezzi e che avrebbe dovuto durare alcuni anni. L'aver commissionato la costruzione di micidiali bombe, frammentata componente per componente, a diverse aziende fornitrici, aveva consentito che per mesi e mesi il traffico andasse avanti, all'insaputa – si difendono gli artigiani pistoiesi – degli stessi produttori. Ne erano all'oscuro anche la dogana ed i servizi segreti, pezzi dello Stato? Il magistrato indaga: le comunicazioni giudiziarie spedite all'inizio dell'inchiesta ai titolari delle ditte non hanno avuto seguito, mentre sono stati indiziati del reato di truffa i responsabili della ditta irakena committente: ma di questa mezza «riabilitazione» degli artigiani pistoiesi i giornali non hanno parlato, né della loro richiesta di 5 miliardi e mezzo di risarcimento avanzata per i danni diretti e indiretti subiti.

Ilvo ha imparato il mestiere da suo padre Amelio, 63 anni, che ha una storia tipica di questa zona sulle colline tra Bardalone, Maresca, il valico dell'Oppio, nel territorio del comune di San Marcello. Una storia che ha qualcosa di simbolico: in tempo di guerra, giovanissimo, Amelio Ducci imparò la sua specializzazione lavorando alla Smi, l'azienda meccanica del gruppo Orlando che si ingrassò di profitti fabbricando armi per la guerra e che oggi più che mai fa il bello e cattivo tempo con stabilimenti sparsi per l'Italia. Negli anni Cinquanta, con la pace, c'era stato il crollo di produzione, l'epurazione operaia. Ed i primi ad esser licenziati furono quelli come Amelio, con la tessera del Pci in tasca.

Così dentro queste piccole case, sprofondate nel verde degli abeti e dei faggi sulla strada che porta in cima all'Abetone, spuntarono diecine di torni piccoli e grandi di artigiani e di aziende familiari pronti a lavorare per conto terzi: l'«indotto» della Fiat, della Piaggio, della Motofides, della Gilardini che vengono a prendere qui i pezzi più minuti, assieme ad una miriade di aziende minori. Ed ora gli occupati nelle aziende della collina sono migliaia, più di quelli della grande fabbrica di Orlando e anche per questo sono orgogliosi di lavorare sodo. E dai torni «in casa» si è passati a modernissimi capannoni industriali, vere «fabbriche».

Questo scenario di pace e di lavoro un brutto giorno tornò ad incrociare le produzioni di guerra, anzi per la precisione incrociò proprio l'orbita delneta» dei traffici di armi. Vediamo com'è andata. «Venne da me – racconta Ilvo Ducci – uno che ci fornisce macchine, mi mostrò certi disegni, io penso ancora che fosse in buona fede, che voleva farci un favore. Mi chiese: siete in grado? Certo che siamo in grado...». In verità sembrava la manna, una fornitura grande e grossa, di certo «la più grande che abbiamo mai avuta».

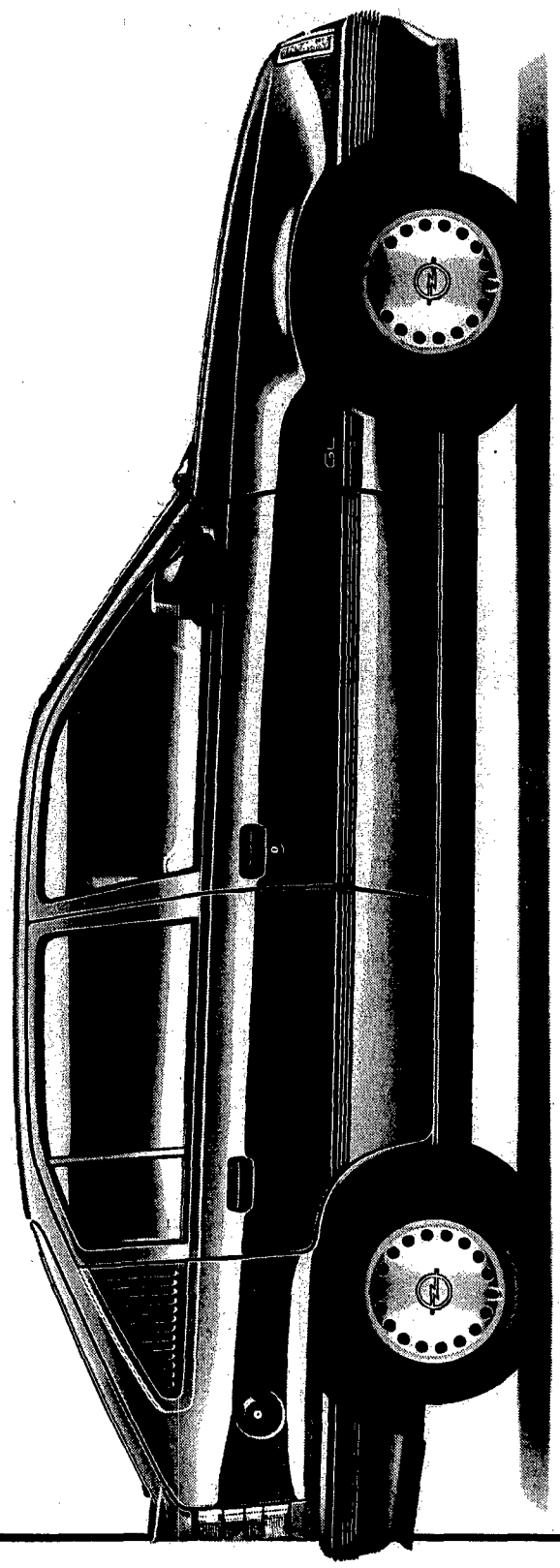
Un primo appuntamento: «Verranno a Firenze, si fermano al Motel Agip, mi annunciò l'intermediario. E li incontrai i due arabi, vestiti all'occidentale. Uno diceva di essersi laureato in Italia e parlava bene. Il primo incontro avvenne verso giugno, mi pare. Loro comunicano i quantitativi richiesti, e allora noi a questo punto passiamo ad organizzarci, chiediamo sacrifici ai soci. In che senso? Lo vedi questo pezzettino? È uno di quelli «incriminati». Ogni tanto saltano fuori da un cassetto, da uno scatolone. Quella macchina giù in fondo per farlo ci mette due secondi; adesso è ferma, inutilizzata perché per costruire solo mille pezzi non vale la pena metterla in moto. Alcuni soci del consorzio in quell'occasione, quindi, dovettero attrezzarsi e comprare macchine nuove, altre usate. Ci vollero, diciamo 200, 300 milioni di investimenti. Ora li abbiamo sul groppone quei soldi, quelle esposizioni, specie per coloro che hanno acquistato la materia prima. Ci furono altri tre o quattro incontri per sistemare il contratto: una volta io andai a Roma nella loro sede sul lungotevere Flaminio, in due o tre occasioni vennero qui loro a vedere. In agosto, così, facemmo la campionatura dei particolari, la produzione partì in settembre. La prima consegna fu il quindici di ottobre. Ogni volta era un Tir di roba che andava via. Da febbraio tutto cominciò a filare come l'olio... uno splendore».

«A fine marzo c'è la perquisizione. Una mazzata tra cap'e collo. I carabinieri si presentano contemporaneamente alle 15,30 dai diversi soci, cominciano a guardare tra le macchine. "... eccolo, è questo qua, no questo qua". E io chiesi: "Ma che cercate?". "Ecco: sono questi i pezzi della Faimpex, che c'è che non va?". Loro erano anche stupiti che li tenessimo in mostra. Ma noi che cosa avevamo da nascondere? Per noi erano pezzetti come gli altri... Passò qualche settimana e la notizia uscì sui giornali. In tv vedemmo le figure delle bombe, che noi non avevamo mai viste, la scatola con gli alettoni, che credo fosse costruita a Milano, un altro pezzo bello grosso, e tutta la descrizione della bomba-Cluster, così si chiama, che quando cade al suolo si apre e lascia uscire altre bombettine... E io dico agli altri: «Guarda un po'! Le nostre vitine di pochi millimetri andavano a finire lì... I danni economici diretti furono di mezzo miliardo, lo sai che significa? 370 milioni di fatture non pagate da quei signori, un 130 milioni di materiale sequestrato, un credito Iva di altri 156 milioni che ancora non ci è stato versato».

Andrea Panini è un omone grosso che lavora nello stabilimento dei Fratelli Nesi nella zona artigianale dell'Oppiaccio: «Quel tornio lì grande in mezzo alla fabbrica l'abbiamo dovuto fermare perché è troppo veloce. L'altra macchina accanto invece l'abbiamo progettata apposta per la fornitura della Faimpex, per fare 4 minuscoli forellini dentro ad una capsula di metallo. Ci avevano mandato il disegnino... quando si fanno centinaia di particolari come questi, come si pole sapere? noi si faceva i particolari... una volta si chiamano boccole, un'altra volta distanziali, ma non è mica detto...».

Roberto, Carlo e Sandro Vergari negli uffici della loro «azienda di stampaggio» conservano in un angolo grandi casse piene di conetti di rame, di tre centimetri di diametro. Sono tra i più grossi pezzi di bomba della partita commissionata agli artigiani pistoiesi. Vennero a suo tempo sequestrati e coperti da drappi di plastica nera. I Vergari mostrano le lettere dei committenti. Ecco la «Sicli», che da Rue Blaise Pascal di Parigi ordina un generico «supporto murale» e invia un disegno in scala; un'altra ditta che accuratamente copre con una pecetta lo spazio che dovrebbe contenere le indicazioni più precise sulla natura di un'altra commessa, un'altra ancora che scrive «carcassa di elettromagnete». «Ma chissà a che serve, per noi sono macchine da caffè, quella azienda le produce, ma altre tassativamente si rifiutano di informarci. Possono farlo: c'è il segreto industriale, e temono probabilmente che un bel giorno noi copiamo i diversi disegni e ci mettiamo a costruirle noi di sana pianta tutte intere quelle macchine. E così era la Faimpex, né più né meno».

Ricorda Ilvo Ducci: «In quei giorni il telefono era impazzito: ci chiamavano da fuori, parenti emigrati che avevano guardato la tv. E ci imploravano: andatevene via dalla collina, lì è tutto pieno di bombe... Ma che bombe e bombe! La bomba è una cosa che esplode. Io, se faccio uno scatola di cartone, e arriva un altro e ci mette dentro un ordigno e fa esplodere un treno, sono forse responsabile di quella strage? E sono io – ho chiesto al giudice – che ho il dovere di sapere che cos'è quella impresa che mi affida la commessa, quando quelli si presentano da me con tanto di autorizzazione del ministero del Commercio estero all'import export, e con tanto di esenzione dall'Iva, e con tutti i documenti doganali a posto, firmati, controfirmati, bollati, visti e rivisti. Sono io su queste colline a dover sapere? O tu che hai rilasciato quelle autorizzazioni? Che hai fatto la legge, e che non la fai applicare. Che hai vietato la vendita delle armi e poi le fai passare? Sì, mi è parso che mi abbiano capito...».



Applicando la formula del leasing a costo zero, noto economista scopre le qualità di Opel Kadett Diesel.

"Con la formula GMAC", ci ha confidato un autorevole esperto di economia,"chiunque può acquistare una Kadett Diesel in leasing a costo zero. E senza altri oneri prima e dopo la conclusione del contratto". Applicare questa formula è facile e i risultati sono sicuri al 100%. Per ottenere l'ammontare della rata mensile basta dividere l'importo da finanziare per 29, il numero delle rate previste dal contratto. Nel caso di anticipo pari al 35% del prezzo, il valore del riscatto verrà fissato in sole 1.000 lire per milione. Con anticipi inferiori (minimo il 10%) il calcolo del canone mensile resta invariato e il costo comporta la sola variazione del valore del riscatto.

*ESEMPIO:	KADETT 1.6 D.
PREZZO	11.874.000
ANTICIPO (35%)	4.155.900
IMPORTO DA FINANZIARE (Prezzo meno anticipo)	7.718.100
RATA MENSILE (Importo da finanziare diviso 29)	266.140
VALORE DI RISCATTO (L.1.000 per milione)	11.874

Ma le straordinarie offerte dei Concessionari Opel non finiscono qui, c'é anche un milione di risparmio per chi preferisce acquistare Kadett Diesel in contanti. Presto. Dai Concessionari Opel. Il tempo è denaro e l'offerta è valida fino al 31 luglio.

OPEL
BY GENERAL MOTORS
N°1 NEL MONDO

OPEL GM

* Quotazioni con IVA e immatricolazione escluse per Kadett 1.6 Diesel 5 porte LS (prezzo di listino aggiornato al 1/6/88). L'offerta, non cumulabile con altre iniziative promozionali in corso, è valida per vetture disponibili escluse le versioni Station Wagon e Commerciali, presso i Concessionari Opel partecipanti. L'offerta è riservata a clienti con requisiti di affidabilità richiesti dalla GMAC Italia S.p.A. Assistenza qualificata e ricambi originali in oltre 600 centri di servizio Opel.