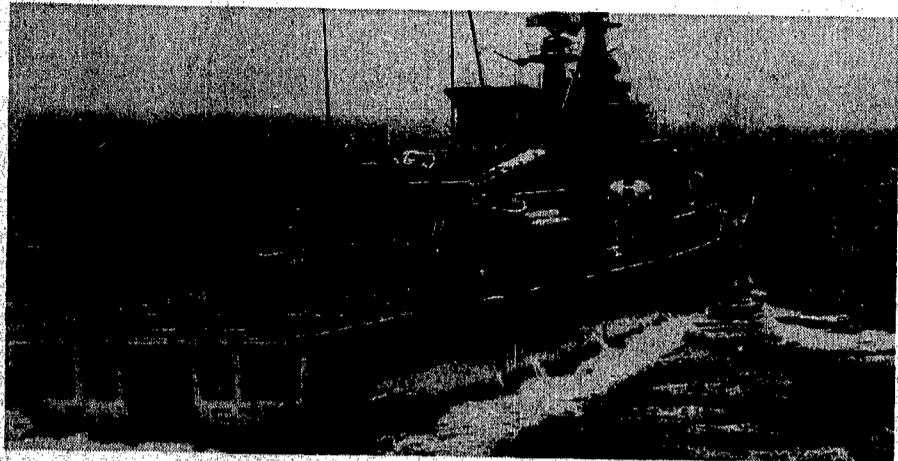
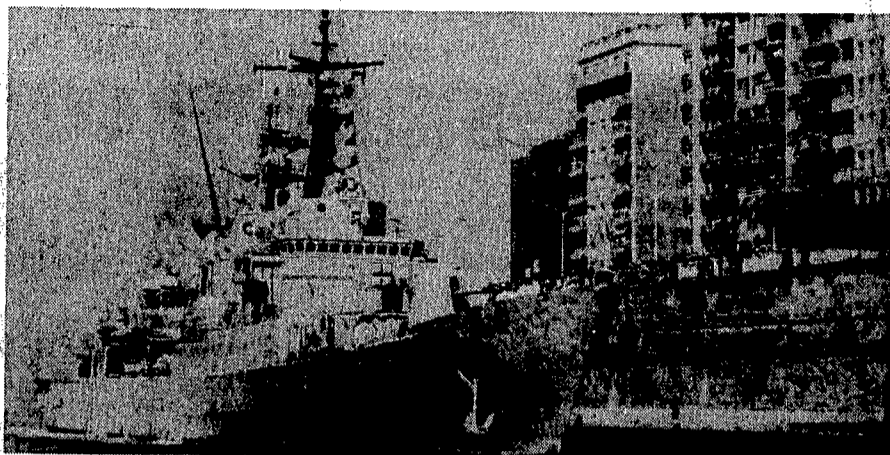


Viaggio nel pianeta dei traffici d'armi / 5
La storia di undici navi, ordinate dall'Irak, costruite nei cantieri italiani e mai consegnate. Il falso embargo



Le fregate Espero (a sinistra) e Perseo in partenza per le acque del Golfo Persico



ROMA. L'ultima iniziativa equivale a un cannoneggiamento: la Fincantieri del gruppo Iri cita lo Stato per danni, quantificandoli, per ora e solo per ora, in 137 miliardi, per il «pasticcio» di una intera flotta da guerra ordinata nel 1980 dall'Irak alle industrie italiane, costruita e mai consegnata. «I ministri del Commercio con l'estero, delle Finanze e del Tesoro, domiciliati per legge presso l'avvocatura dello Stato» sono invitati, quindi, a presentarsi davanti al Tribunale di Roma. È solo l'ultima pagina dell'interminabile «stelenovela» sull'embargo alle vendite di armi ai contendenti nel Golfo. «Embargo soltanto dichiarato», per usare le parole di uno che se ne intende, l'ex ministro del Commercio con l'estero, Rino Formica, in una giustamente famosa intervista. Ricordate quel «segugiarsi di dichiarazioni governative? «Embargo»: annuncia il governo in Parlamento il 4 giugno 1984. Diciamo, piuttosto, «vincolo politico restrittivo», ci si correge il 20 novembre 1986, dopo i primi contraccolpi dello scandalo iragane e dopo l'intervista di Formica. «Vincolo» rispettato? «Sostanzialmente», afferma il governo in un suo comunicato. E il giorno dopo l'allora sottosegretario della presidenza del consiglio Giuliano Amato, avrebbe ancora sottilezzato davanti alla Camera su «... quello che non saprei come altro definire se non come "indirizzo", se non vogliamo usare il termine "vincolo"... indirizzo che si viene rapidamente e sostanzialmente realizzando».

Nello stilare un minuzioso elenco di ciò che con quel «sostanzialmente» si cercava di celare, Marco De Andreis, uno studioso dell'Istituto di ricerca per il disarmo, lo sviluppo e la pace (Irdipa), osserva in un saggio pubblicato dal bollettino del Centro studi di politica internazionale, come i dati dell'Istat «sbagliano sistematicamente quelli forniti al Parlamento da Amato: E come, a proposito dello scandalo successivo, esplose nel Ferragosto 1987, alla vigilia della partenza per il Golfo delle nostre navi, per le tonnellate di mine esportate dalla Valsella e dalla Tirrena rispettivamente all'Irak e all'Iran, si sia sempre ripetuto in Parlamento

lo stesso allucinante copione di smentite che non smentiscono, di rettifiche che non rettificano: «Ad esempio il ministro degli Esteri Andreotti sostiene che dalla documentazione in possesso del suo ministero risultano solo due licenze successive al giugno 1984». Venti giorni dopo il responsabile del Commercio estero, Renato Ruggiero, parlerà di 39 autorizzazioni, 8 verso l'Iran, 31 verso l'Irak». Insomma, un pasticcio.

Il trucco dell'embargo «soltanto dichiarato» ha dato, così, la stura a due tipi d'affari. Uno occulto ed uno alla luce del sole. Un grande flusso di esportazioni è quello che si dirige verso destinazioni fasulle. È il meccanismo, scoperto, ad esempio, per il caso delle «mine d'agosto» da un'inchiesta delle dogane svedesi, a proposito delle italiane Valsella (gruppo Fiat) e Tirrena. Per queste «triangolazioni» occorre, come ormai tante indagini giudiziarie hanno dimostrato, la connivenza dei servizi segreti e delle autorità doganali. È un grande, enorme affare. Per averne un'idea «basta pensare - scrive De Andreis - che la Tirrena ha firmato con l'Irak sei contratti: e uno di questi ha comportato la fornitura di 5.300 tonnellate di polvere da sparo. E ciò a fronte di un consumo iraniano di esplosivo stimato in 4.000 tonnellate l'anno. Il valore complessivo di questi contratti ammonterebbe a 250 miliardi di lire».

E la guerra del Golfo è stata una tragica manna: i dati sul fatturato e le esportazioni di tutti i principali produttori italiani di esplosivo e munizionamento tendono proprio dopo il 1980-1981 - vale a dire dopo l'inizio delle ostilità - ad impennarsi. Così - documenta De Andreis - il fatturato della Valsella passa dai 10 miliardi del 1981, agli 80 del 1982, ai 106 del 1983, di cui 7,77 e 102 rispettivamente nei tre anni di esportazione; quello della Tirrena da 1,7 miliardi nel 1982 a 5,3 nel 1983 e a 20,5 nel 1984 (export 0,6; 4,3; 17,9), quello della Sipe Nobel da 39 miliardi nel 1981 a 57 nel 1986, quello della Remie da 5,9 miliardi nel 1983 a 23,5 nell'anno successivo, quello della Arturo Jungmans spa da 14,9 miliardi nel 1981 a 28,4

La flotta fantasma

Nel «pianeta delle armi» naviga pure una flotta fantasma. Nella quinta puntata della nostra inchiesta parliamo delle undici navi da guerra costruite dalle industrie italiane per l'Irak, mai consegnate. Un gran pasticcio che forma solo l'ultimo capitolo dell'atteggiamento ambiguo del governo sull'embargo per

Iran e Irak. Uno studio del ricercatore Marco De Andreis sulle statistiche dell'export e sui fatturati delle aziende conferma i risultati delle inchieste giudiziarie sui casi della Valsella e della Tirrena e smentisce le contraddittorie versioni governative: la guerra del Golfo è stata un colossale, tragico affare.

VINCENZO VASILE

nel 1984. Solo coincidenze?

Questi «affari» avvenivano nell'ombra. C'è, invece, il caso della flotta ordinata dall'Irak, quello che al momento della sua entrata in vigore, nell'aprile 1981, cioè quando la guerra era già iniziata, venne esplicitamente presentato come il «contratto del secolo» per l'industria navale italiana: 2.500 milioni di dollari, qualcosa come 3.500 miliardi di lire di adesso. Una tangente di 135 miliardi per l'intermediazione, che è finita davanti all'Inquirente, per certe sue sospette modalità. Ma soprattutto un contratto che viene portato avanti nonostante la sempre più grave emergenza del Golfo Persico, anzi

proprio perché c'è chi confida nel prevalere - nella confusione e nell'irresolutezza della nostra politica estera - di una linea inconfessata, incurante degli effetti destabilizzanti dell'operazione. Il mega contratto era diviso in tre parti: una fornitura «chiavi in mano» di 11 navi (quattro fregate, sei corvette e una nave logistica); la fornitura di tutto il supporto logistico, da un bacino galleggiante a macchinari e attrezzature sino all'addestramento. I primi paggi; la fornitura del munizionamento. I primi due contratti vengono siglati dai Cantieri navali riuniti della Fincantieri (Iri) mentre il terzo è stato firmato dalla Oto Melara (Gruppo Elin).

Nella commessa era coinvolto tutto il Gotha dell'industria bellica: le principali aziende pubbliche, la Sejenia, la Breda Meccanica, l'Ansaldo, e le maggiori a capitale privato, come la Cigliardi, la Whitehead, la Fiat aviazione, la Elmer elettronica e la Riva Calzoni.

È un «cartello» potentissimo, come si vede, e non manca di far valere le sue ragioni. Gli argomenti delle industrie sono, all'epoca, pressappoco questi: con la gigantesca commessa si allacceranno nuovi rapporti con una nazione del Medio Oriente priva di esperienza marittima e con un potenziale industriale da sviluppare; ciò garantirà lavoro per alcuni anni nel settore, in un momento di difficoltà per la crescente concorrenza internazionale; e poi, si prevede, quella guerra durerà poco... dopo le prime sconfitte irakene ci sarà il solito armistizio per fissare le posizioni acquisite...

Ufficiali della marina militare irakena, intanto, si trasferiscono in Italia con una parte degli equipaggi, che vengono addestrati dalla Marina italiana, e nel 1984 viene consegnata la prima unità, la nave logistica (il rifornitore di squadra «Agnadeen») costruita a Castellammare di Stabia, e successivamente anche il bacino galleggiante: attualmente le due unità si trovano ferme ad Alessandria d'Egitto. Attenzione alle date: è il 1984, già l'anno in cui, a giugno, il governo annuncia, anzi «declama» l'embargo.

Ma passeranno due anni perché il governo si decida a prender una posizione per bloccare una commessa che inciderebbe in maniera radicale sui destini della guerra del Golfo: nel novembre 1986, quando vengono ultimate le prime due corvette porta elicotteri, la loro consegna viene fatta a metà, cioè senza il munizionamento. E subito dopo il governo nega l'nulla osta per la consegna delle altre navi. Le licenze di esportazione concesse all'epoca della firma del contratto vanno a scadere, e non saranno rinnovate, anche se mai annullate. I lavori per costruire la flotta senza padrone perciò vanno, inesorabilmente avanti ad Ancona, dove il cantiere è impegnato nella costru-

zione di tre fregate, a Riva Trigoso (una fregata), a Muggiano (2 corvette), a Marghera (4 corvette).

Che fine ha fatto la flotta fantasma? C'è sull'argomento un certo mistero, che l'agenzia Chiappe Bellodi Associati, specializzata in «strategie di comunicazioni e relazioni pubbliche», cui il «Melara Club» ha affidato il compito di «rifare il look» aziendale in questo periodo di tempesta, ci ha aiutato a dissipare: le due corvette consegnate si trovano nel porto di La Spezia, con a bordo equipaggi irakeni, le altre 8 navi in parte pronte per la consegna e in parte in fase di collaudo sono omesse nel cantiere di Muggiano della Fincantieri. «In tal modo - lamenta l'agenzia - il pesante onere di una scelta politica compiuta dal governo è ricaduto unicamente sulle aziende». Le quali fanno sapere che un «eventuale e definitivo annullamento del contratto da parte dell'Italia comporterebbe la riscossione delle fidejussioni da parte dell'Irak con un danno finanziario per oltre tremila miliardi. L'Irak, infatti ha già provveduto a effettuare pagamenti per oltre 1.500 miliardi, e in caso di annullamento del contratto richiederebbe la restituzione di quanto è già stato pagato coi relativi interessi maturati nel frattempo».

E così si è giunti alla clamorosa clamore per danni. Il vecchio amore tra l'industria bellica e lo Stato s'è tramutato in una gigantesca lite, i cui danni pesano in ogni caso su tutti noi. E come in tutte le liti tra vecchi amanti saltano fuori gli altari: i legali delle industrie Natalino Irti, Massimo Severo Giannini e Giovanni Cabras, hanno tirato fuori tra l'altro una lettera dell'ambasciata italiana a Baghdad al governo irakeno, nella quale il governo italiano «... annuncia la più completa e soddisfacente esecuzione dei contratti conclusi. In particolare sarà fatto quanto necessario per garantire (...) la tempestiva fornitura delle parti di rispetto delle munizioni». Si era nel dicembre 1980: Le ostilità tra Iran e Irak erano già iniziate. Che dovesse finir male non era poi così imprevedibile.

**CONTRO OGNI FORMA
DI VIOLENZA, INTOLLERANZA,
XENOFOBIA E RAZZISMO**

**NERO
E NON SOLO!**

ore 17 - corteo da piazza Duomo
ore 18 - manifestazione politica
ore 21 - meeting musicale con
**ABDULLAH IBRAHIM DOLLAR BRAND
THE WALLERS THE PRIMITIVES - DENOVO**

Milano - 3 luglio 1988 - arena civica