



di GRAZIELLA DE PALO

LA SPEZIA. 1977. Due motovedette francesi entrano nel porto. È una normale operazione di carico. Imbarcano quattro cannoni leggeri da 76/72 della Oto-Melara. Una volta a bordo i cannoni vengono montati, due per ciascuna, sulle navi francesi. Tutto è regolare: Si tratta di una delle tante commesse richieste alla fabbrica di armi spezzina (appartenente al gruppo IRI) dalle ditte di un paese non belligerante. Le motovedette ripartono: destinazione Francia. Questa è la sceneggiata ufficiale. Ma la rotta cambia. Le navi, con i loro nuovi acquisti ormai fissati sulle prue, non arriveranno mai in nessuno dei porti francesi. Vanno a sud, verso luoghi più caldi. Attraversano lo stretto di Gibilterra. Attraccano nel punto in cui il vero acquirente sta attendendo la merce: un qualunque porto della costa marocchina. Questo breve copione rappresenta solo un esempio del modo in cui un traffico come quello delle armi possa servirsi di commesse apparentemente normali (in questo caso Oto-Melara/Francia), lasciando puliti i conti ufficiali ma continuando con le esportazioni verso le aree insta-

bili del mondo (esportazioni vietate dagli embarghi ONU). La prassi delle armi «deviate» rispetto alla destinazione originaria non è nuova. È successo in Mauritania, nell'Iran di Pahlevi, in Rhodesia e, soprattutto, in Sudafrica. La stessa Oto-Melara, insieme alla Breda meccanica, è protagonista di una storia del tutto simile alla prima. Stavolta il paese «proibito» verso il quale sono dirette armi italiane è il Sudafrica. I cannoni, formalmente acquistati dal governo di Tel Aviv, sono montati su sei motovedette lanciamissili israeliani della classe «Reshef» e poi spedite lungo la rotta del Capo (e non è un mistero per nessuno il rapporto privilegiato tra Israele e il paese dell'apartheid). Questo accordo-truffa risale al 1974. Ma il gioco continua. Per ricostruirne qualche filo è interessante rivedere quanto un «uomo d'armi» come Falco Accame ha fatto trapelare nelle sue interrogazioni parlamentari.

Come viene organizzata la rete sotterranea delle esportazioni clandestine? Allo smistamento non sono estranei, accanto alle industrie e ai controllori spesso troppo «compiacen-

I sospetti sui canali clandestini delle fabbriche / 2

False vendite, spie, società fantasma: così diamo armi

ti», i nostri servizi segreti. Nell'interrogazione datata 7 ottobre 1977, che attende ancora una risposta, Accame chiedeva «se risulta che fra i compiti dei servizi segreti vi sia quello di assicurare prioritariamente assistenza alle società in Italia e all'estero per la ricerca di mercati, supporto alle vendite, concessione di autorizzazioni per il trasporto e l'imbarco di materiali e in tutte quelle attività che hanno qualche interesse commerciale (sempre nel campo degli armamenti - n.d.r.)».

Da dove partono le armi? Ci sono porti, come La Spezia e Taranto, dai quali abitualmente prende il via il traffico per il Medio Oriente. Dopo la protesta dei sindacati a Taranto, nel '65, uno dei porti più frequentati dai mercanti clandestini è diventato Talamone, in Toscana. Poi, ci sono gli aeroporti. Uno di questi carichi-fantasma, scrive Accame in una seconda interrogazione (19 maggio '78), partito tre anni fa in aereo da Ciampino (con autorizzazione del SID) e diretto in Mauritania fu scoperto solo per puro caso: un guasto lo costrinse ad atterrare a Malaga. Conteneva un carico di esplosivi fabbricati dalla SNIA-Viscosa.

Ex agenti del SID, filiali nel

Terzo Mondo, rappresentanti commerciali e ditte import-export di copertura compongono il fitto mosaico del mercato «sporco» delle armi. Le vie del controllo sono capillari: per fare qualche esempio, rappresentanti commerciali della ditta «Selenia» di Roma (produttrice di radar e sistemi missilistici di difesa elettronica) sono installati in Marocco con il preciso scopo di organizzare il traffico. Tra gli affari conclusi c'è la fornitura da parte della ditta romana di radar per il traffico aereo, perfettamente utilizzabili a fini militari. In Libano, sempre Accame ha da tempo segnalato la presenza di un ex-agente del SID, che insieme ad altri agenti inviati da imprese italiane svolge un ruolo di «base» per lo smistamento delle armi della ditta-madre in tutto il Medio Oriente e l'Africa. Armi di cui nessuno in Italia è in grado di controllare la destinazione finale.

Un'altra impresa largamente coinvolta nei traffici sotterranei è la Beretta bresciana, la maggiore produttrice italiana di armi leggere, a partecipazione statale. In diversi casi, e attraverso strade tortuose, le sue munizioni sono state trovate fra le mani di terroristi di tutto il

mondo, e in paesi lontani nei quali non sarebbero mai dovute arrivare: secondo le notizie fornite da Accame (interrogazioni del 4 aprile e 19 maggio '78), armi leggere Beretta vendute alla Bulgaria sono finite negli arsenali di terroristi turchi. Un'altra partita, diretta alla Libia, è «misteriosamente» arrivata ai terroristi irlandesi. Ma molte di queste armi rientrano addirittura in Italia attraverso le solite società di comodo, che si servono di TIR o pescherecci, e vanno ad alimentare il terrorismo nostrano. Non a caso, tra le armi usate dai brigatisti di via Fani sono state trovate pistole Beretta e munizioni Fiocchi già «esportate» da tempo.

Secondo una scheda diffusa dalla FLM (ma anche questo non risulta per vie ufficiali), la Beretta ha aperto, da sei o sette anni, uno stabilimento in Marocco, a Casablanca. Nella «filiale» si producono pistole mitragliatrici PM 12 e fucili automatici 70/223. La proprietà dello stabilimento, secondo la scheda, sarebbe del Marocco, che in cambio si impegna a versare alla ditta-madre una percentuale sul suo fatturato. Esistono, dunque, accanto alle esportazioni ordinarie, anche mezzi più pesanti per mantenere salde radici nelle zone del mondo che sono al centro di tensioni. Un gioco difficile da controllare.