

VIII LEGISLATURA

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
PER I PROCEDIMENTI DI ACCUSA**

RELAZIONE

sugli atti del procedimento n. 202/VII concernente il deputato Giovanni Gioia nella sua qualità di Ministro della marina mercantile, *pro-tempore*

Relatore: **FRANCHI**, *di minoranza*

Presentata alle Presidenze delle Camere il 19 dicembre 1980

A carico dell'onorevole Giovanni Gioia, Ministro della marina mercantile *pro tempore* (1975-1976), la Commissione parlamentare per i procedimenti di accusa, a seguito di accurate indagini sui fatti emersi nel corso del procedimento generale n. 8264/75 R.G. della Pretura di Messina, formulava la seguente

IMPUTAZIONE.

« 1) Del delitto di cui agli articoli 110, 81, 61 n. 7, 314, codice penale, per avere, con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, nella sua qualità di Ministro della marina mercantile, ed in concorso con Ferruzzi Balbi Emanuele, Cossetto Emanuele e Russotti Sebastiano, nelle rispettive qualità:

a) disposto nel 1975, anticipazioni di nolo delle navi « *Corriere del Sud* » e « *Corriere dell'Est* » in violazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, per un importo in misura da determinare, e comunque rilevante, distraendo in tal modo pubblico denaro a favore della relativa società armatrice;

b) disposto nel febbraio 1976 il pagamento di anticipazioni di nolo di tre traghetti giapponesi "Ro-Ro", in violazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, per un importo in misura da determinare, e comunque rilevante, per ciascun anno di erogazione, distraendo in tal modo pubblico denaro a favore della relativa società "Adriatica".

Cagionando al pubblico erario un danno patrimoniale di rilevante gravità.

In Roma, negli anni 1975-1976.

2) Del delitto di cui agli articoli 110, 81, 640 cpv, 61 n. 7 e 9 codice penale per avere, in concorso con Russotti Sebastiano (Amministratore della società SO.MO.ME.), Ferruzzi Balbi Emanuele (Ammini-

stratore della società Adriatica) e Cossetto Emanuele (Amministratore delegato e direttore generale della società FINMARE), nelle loro rispettive qualità, con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, con abuso dei poteri e violazione dei doveri inerenti alla sua funzione di Ministro *pro-tempore* della marina mercantile, avallando, come vero, il prezzo di acquisto dei traghetti giapponesi, dichiarato dagli altri tre in misura superiore a quello effettivamente pagato e firmando il nolo congruo sulla base del prezzo così maggiorato, indotto la società "Adriatica" a corrispondere alla società SO.MO.ME., proprietaria delle navi, un nolo notevolmente superiore a quello che sarebbe spettato se la congruità fosse stata determinata sul prezzo effettivamente pagato.

Cagionando alla "Adriatica" un danno patrimoniale di particolare gravità.

In Roma e Messina negli anni 1975-1976.

3) Del delitto di cui agli articoli 81, 110, 61 n. 7 del codice penale e 1 legge 30 aprile 1976, n. 159, per avere, in concorso con Russotti Sebastiano, Ferruzzi Balbi Emanuele e Cossetto Emanuele, nelle rispettive qualità precedentemente indicate, in esecuzione di un medesimo disegno criminoso, provocato la concessione a Russotti della indebita autorizzazione ad esportare all'estero valuta, destinata al pagamento dei tre traghetti giapponesi, in misura superiore a quella corrente, essendo stati i tre traghetti pagati al prezzo unitario di 3 miliardi e 800 milioni di yen, anziché al prezzo unitario dichiarato e avallato, di quattro miliardi e 265 milioni di yen.

Cagionando alle finanze dello Stato un danno patrimoniale di rilevante gravità.

In Roma e Messina dal 1976 (dalla data di entrata in vigore della legge 30 aprile 1976, n. 159) in poi ».

LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE.

Nella seduta pubblica del 3 dicembre 1980 la Commissione, decidendo col vecchio rito in base all'articolo 30 delle disposizioni transitorie del vigente Regolamento, deliberava di non doversi procedere nei confronti dell'onorevole Giovanni Gioia e di trasmettere gli atti all'autorità giudiziaria competente (Procura della Repubblica di Messina) per gli ulteriori accertamenti nei confronti di: ingegner Sebastiano Russotti (armatore privato, amministratore della società SO.MO.ME.), dottor Emanuele Ferruzzi Balbi (amministratore delegato e direttore generale della società di navigazione « Adriatica »), comandante Emanuele Cossetto (amministratore delegato e direttore generale della società finanziaria marittima « FINMARE »).

Votavano a favore della proposta del Relatore, onorevole Ferrari, i commissari della DC (8), del PSI (1), del PSDI (1); votavano contro i commissari del PCI (6), del MSI-DN (1), Indipendenti di sinistra (1); assenti: il commissario radicale (per malattia) ed un commissario del PSI.

LE RESPONSABILITÀ DEI RITARDI NELLA SCORSA LEGISLATURA.

Il procedimento in esame pervenne alla Commissione inquirente il 19 ottobre 1977 e fu annunciato nello stesso giorno.

Furono nominati due relatori: l'onorevole Ferrari (DC) e l'onorevole Ricci (PCI).

Non si giunse mai alla seduta pubblica.

Per oltre un anno e mezzo, quindi, e fino all'attuale legislatura apertasi con le elezioni del 3 giugno 1979, le forze politiche della maggioranza di Governo (la grande coalizione caratterizzata dalla alleanza DC-PCI) non ritennero politicamente e moralmente doveroso dare una risposta all'opinione pubblica sulla sconcertante vicenda dei « traghetti d'oro ».

Oggi il PCI — all'opposizione — pone il caso Gioia al vertice della « questione morale ».

Se ne deduce che la « questione morale » per il PCI è strumentale: esiste quando il PCI è all'opposizione, non esiste quando il PCI è alleato della DC. Nel secondo caso gli scandali si possono anche coprire.

« QUESTIONE MORALE ».

La decisione della Commissione ha sollevato vasta eco di stampa e profondo turbamento nell'opinione pubblica.

Le polemiche hanno investito gli stessi partiti dell'attuale maggioranza governativa mettendo in luce notevoli contrasti.

Il caso dell'onorevole Gioia, infatti, meglio conosciuto sotto la popolare denominazione di « traghetti d'oro », non poteva trovare soluzione più infelice nel momento in cui esplode la « questione morale » sotto la spinta di un'opinione pubblica non più disposta a tollerare passivamente la corruzione dei pubblici poteri. La critica è diventata vero e proprio attacco alla stessa Commissione Inquirente di cui si arriva addirittura a chiedere la soppressione o — nei casi più moderati — la riforma, non rispondendo più a quelle garanzie di giustizia e di rigore morale che il popolo invoca nei confronti di chi ha il privilegio del potere. Anzi la gente vede ancora una volta che i ministri si salvano e che i comuni cittadini restano nelle maglie della giustizia. Perché questo soprattutto stona nella decisione della maggioranza dei Commissari: il fatto che si ritenga l'esistenza dello scandalo, tanto da suggerire ulteriori accertamenti da parte dell'autorità giudiziaria ordinaria, ma che i protagonisti si debbano ricercare tra i comuni mortali e non tra i ministri. E soprattutto che, in un momento di tal genere, i ministri investiti o sfiorati dal sospetto non sentano il bisogno di prestarsi all'accertamento della verità. Se, infatti, si ritengono innocenti, perché non favorire il giudizio? Perché rifugiarsi dietro il paravento di una maggioranza politica che, anche quando assolve, non è in grado di dare la patente dell'innocenza? In fon-

do il mancato accertamento della verità nuoce allo stesso interessato, sul conto del quale — dopo pronunce stentate come quella in esame — continua a gravare l'ombra del sospetto.

E forse più di altri aveva bisogno di sottoporsi al più ampio giudizio un uomo come l'onorevole Giovanni Gioia, del quale ha avuto modo di occuparsi a lungo la Commissione parlamentare antimafia.

L'ONOREVOLE GIOVANNI GIOIA E GLI ATTI DELL'« ANTIMAFIA ».

In una fase di indagini, in cui non si è tenuti all'acquisizione delle prove, ma alla ricerca di fondati indizi che giustifichino l'approfondimento dell'inchiesta e la successiva messa in stato d'accusa, la Commissione Inquirente non doveva trascurare una pur rapida riflessione sui precedenti comportamenti dell'onorevole Gioia.

La conoscenza, infatti, della ricca documentazione raccolta a carico dell'onorevole Gioia dalla « Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno della mafia in Sicilia », avrebbe indotto i Commissari della maggioranza (DC-PSI-PSDI), quanto meno a non scandalizzarsi delle accuse rivolte dal Pretore di Messina all'onorevole Gioia, e ad una maggiore cautela nel formulare un giudizio di proscioglimento che — date le difficoltà regolamentari imposte dalla vecchia procedura — rischia di diventare definitivo.

Non è superfluo, intanto, ricordare come il volume IV, tomo IX, della documentazione allegata alla Relazione conclusiva della Commissione, — che doveva uscire, come programmato, prima delle elezioni amministrative del giugno 1980 — sia stato consegnato ai Presidenti dei due rami del Parlamento ad elezioni avvenute.

E siccome i funzionari addetti alla raccolta ed alla pubblicazione degli atti della Commissione sono di provata correttezza e di scrupoloso rigore morale, vien di pensare al provvidenziale intervento ritardatore di qualche padrino corren-

tizio, magari al di sopra di ogni sospetto, ma che appunto l'omertà di corrente porta a coprire episodi poco edificanti e poco puliti.

È molto facile, infatti, ergersi in teoria a difensori delle istituzioni e della specchiatezza dei pubblici poteri ed invocare inflessibili provvedimenti per la moralizzazione della vita pubblica, e poi dimenticare tutto, quando, in concreto, si presenta l'occasione moralizzatrice.

Il volume in questione, accortamente sottratto alla buriana elettorale del giugno scorso, alle pagine 199 e seguenti, 208 e seguenti, 211, 215, 217 e seguenti, 222 e seguenti, 230, tratteggia scabrose vicende nelle quali l'ex Ministro della Repubblica onorevole Giovanni Gioia è protagonista.

E se è pur vero che nel rapporto 4 aprile 1971, di 86 pagine, della Questura di Palermo al Presidente dell'Antimafia si è molto misurati nello stendere giudizi definitivi circa la vita e le opere dell'onorevole Giovanni Gioia, è altrettanto vero che vi sono pennellate che di per sé illuminano sufficientemente un quadro — non certo di luce positiva — dove spesso si mescolano il pubblico e il privato e dove non si insegna certo la corretta gestione del denaro pubblico.

Le accuse del dottor Ferdinando Umberto di Blasi (seduta della C.A. 17 gennaio 1964), Presidente della Commissione provinciale di controllo di Palermo, secondo le quali l'onorevole Gioia appare responsabile, insieme all'attuale parlamentare europeo onorevole Salvo Lima, già sindaco di Palermo, di delibere illegittime del predetto Comune; i rapporti di affari, mai smentiti, dell'onorevole Giovanni Gioia con l'ex carrettiere, poi imprenditore edile, Francesco Vassallo, al centro di clamorose vicende di stampo mafioso; la triste storia del rapporto del colonnello della Guardia di finanza Giuseppe Lapis, circa illeciti finanziamenti concessi dal suocero dell'onorevole Gioia, senatore Gaspare Cusenza, Presidente della Cassa di Risparmio di Palermo, che si conclude con il trasferimento coatto dell'ufficiale, costretto a ritrattare quanto aveva

denunciato, e ciò mentre lo stesso Gioia era Sottosegretario alle Finanze; i rapporti tra il citato professore Gaspare Cusenza, nella predetta qualità, con l'imprenditore Francesco Vassallo, in base ai quali — dietro prestiti di comodo rilasciati senza garanzia — le famiglie Gioia e Cusenza vanno ad abitare negli edifici del « palazzinaro » che — tra l'altro — costituiscono lo scempio urbanistico di Palermo; la lotta politica, e non solo politica, che si apre per la conquista delle aree urbane nel comune di Palermo tra il clan di Giovanni Gioia e quello dell'onorevole Bino Napoli; la lotta di potere per la conquista del Banco di Sicilia; le assunzioni clientelari nei vari centri di potere dell'Isola: sono tutte vicende che dimostrano la spregiudicatezza dei comportamenti ed una tendenza dell'onorevole Gioia al favoritismo ed a confondere il bene pubblico con l'interesse privato.

Senza esprimere giudizi che non ci competono, su fatti — per altro — del tutto estranei all'affare dei « traghetti d'oro », riteniamo che le citate pagine del volume IV tomo IX della Commissione Antimafia, servano quanto meno a far guardare con maggiore attenzione al caso in esame, dove ogni momento, ogni atto acquistano particolare significato, a cominciare dalla singolare circostanza per la quale quando l'onorevole Gioia diventa Ministro della marina mercantile, un imprenditore edile di Messina, l'ingegnere Russotti, amico dell'onorevole Gioia, diventa armatore.

IL RAPPORTO DEL PRETORE RISICATO.

Riteniamo doveroso riportare la dettagliata ricostruzione dei fatti come risulta dalla prima parte del rapporto, di ben 88 pagine, del pretore di Messina dottor Elio Risicato, trasmesso alla Commissione parlamentare per i procedimenti di accusa.

I. — Antefatto.

L'inadeguatezza del naviglio disponibile in relazione alle nuove esigenze del traffico

marittimo, l'aumento continuo dei costi di gestione, i riflessi economici negativi di talune scelte aziendali errate (quale il potenziamento del trasporto passeggeri per il nord America), imponevano — negli anni precedenti al 1974 — la necessità della ristrutturazione delle flotte e dei servizi delle quattro società di navigazione a partecipazione pubblica (IRI) e di preminente interesse nazionale, facenti capo alla Società finanziaria marittima (FINMARE): Italia, Adriatica, Tirrenia, Lloyd Triestino.

I progetti di ristrutturazione, da tempo in discussione, prendevano forma concreta nell'anno 1974, durante il quale costituivano anche materia di trattativa fra le organizzazioni sindacali, il Governo e le società predette, unitamente al rinnovo del contratto di lavoro.

L'interesse dei sindacati era, in tal momento, duplice:

a) la salvaguardia dei livelli occupazionali per il personale dipendente dalle società di navigazione;

b) l'assicurazione di commesse all'industria cantieristica nazionale, le cui prospettive di lavoro non consentivano alcun ottimismo, per l'elevatezza dei costi di costruzione superiori a quelli della concorrenza straniera.

È in tale contesto che il Parlamento giungeva all'approvazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, con cui tracciava le linee essenziali della ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, ed assicurava un adeguato sostegno finanziario per l'avviamento di nuovi servizi così come per le linee da mantenere, nel settore del trasporto delle merci (articolo 4), per un periodo massimo di cinque anni.

L'elaborazione dei programmi particolareggiati di trasformazione veniva delegata, per le singole società, alla FINMARE, che avrebbe dovuto sottoporli all'approvazione del Ministero della marina mercantile: tale approvazione, d'altra parte, doveva avvenire di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, sentito un Comitato composto dai rappre-

sentanti dei Ministeri predetti e di quelli del bilancio e dei trasporti, nonché delle organizzazioni sindacali (articolo 6).

II. — *La posizione dell'Adriatica a fine 1974.*

Il servizio merci nord Europa-Mediterraneo Orientale, prima svolto dalla Tirrenia (con le navi *Cagliari, Borsi, Vallisarco*), veniva inserito nel « piano » dell'Adriatica di fine 1974, che prevedeva l'avvio nel 1978 di una linea nord Europa-Mediterraneo Orientale con l'impiego di tre unità di tipo RO-RO di prevista costruzione Italcantieri, già progettate di massima a fine 1973 e con caratteristiche sostanzialmente uguali a quelle delle navi di costruzione giapponese, successivamente prese in locazione dalla SpA SO.MOME del gruppo Russotti (v. relazione ispettiva FINMARE del 14 ottobre 1976, vol. VI, f. 38).

È da notare che l'acquisizione in proprietà del nuovo naviglio rispondeva alle previsioni della legge n. 684, che autorizzava la corresponsione dei « contributi di avviamento » in misura « pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento » (articolo 4, lettera *a*), espressione che inequivocabilmente presuppone l'acquisto del naviglio. La legge pertanto, pur non vietando la gestione di linee con navi prese a noleggio, non prevedeva però — in tale ipotesi — la corresponsione di contributi o sovvenzioni di sorta.

Il comportamento iniziale dell'amministratore delegato dell'Adriatica appare coerente con le premesse. Egli cercava infatti, in primo luogo, di acquisire naviglio a basso costo e trattava direttamente con cantieri giapponesi: ciò avveniva intorno alla metà del 1974, epoca in cui confidava al segretario UILM del tempo, Auricchio Giuseppe, di avere già concluso la trattativa per un prezzo assai conveniente, di circa 8-8½ miliardi di lire per nave. L'operazione però non riusciva a causa dell'opposizione delle organizzazioni sindacali (che volevano navi costruite in Italia), appoggiate dal Ministro, come riferito dallo stesso Auricchio (v. deposizione a f. 60 e ss., vol. V, nonché lettera a f. 199-200, vol. II).

A questo punto, rimaneva in piedi solo il rapporto già avviato con l'Italcantieri, con cui erano stati intrapresi contatti fin dall'ottobre 1973, come risulta dalla citata relazione ispettiva FINMARE e dalle stesse deduzioni successivamente formulate dall'Adriatica (v. f. 115 e ss., vol. VI), che confermano l'esistenza di tali contatti e di un apposito studio dell'Adriatica numero 6932 A del 25 ottobre 1973. I contatti cessarono il 18 giugno 1975, alla vigilia del noleggio dei traghetti SO.MOME, come si rileva nelle stesse deduzioni.

Per quanto l'Adriatica — contestando le conclusioni del servizio ispettivo FINMARE (che per altro ha svolto precise indagini presso l'ispettorato dell'IRI, da cui dipende l'Italcantieri, come riferito dall'autore della relazione ragioniere Quario Orazio in data 14 luglio 1977, vol. V f. 96/r.) — abbia negato a tali rapporti la dignità di trattative contrattuali, l'esistenza di rapporti con l'Italcantieri nella prospettiva indicata nella relazione ispettiva (acquisizione delle navi) resta confermata.

III) *I protagonisti.*

Nel 1974 il Ministro della marina mercantile era l'onorevole Giovanni Gioia, siciliano, il quale avrebbe mantenuto la carica fino alle elezioni politiche del 20 giugno 1976.

Nello stesso periodo esordiva nell'attività armatoriale un altro siciliano, Sebastiano Russotti, messinese, che fino ad allora era più noto come imprenditore edile: attività per la quale sarebbe rimasto successivamente coinvolto in un grosso scandalo edilizio a Naxos, nei pressi di Taormina. La stampa gli attribuisce una solida amicizia con l'onorevole Gioia (vedi *Panorama* del 9 ottobre 1975, vol. I, f. 8, *L'Ora* del 13 ottobre 1975, vol. I, f. 10).

Al vertice della società Adriatica — amministratore delegato e direttore generale — era, all'epoca dei fatti, il comandante Emanuele Ferruzzi Balbi, uomo dalla carriera rapidissima, postosi più volte in contrasto con le organizzazioni sindacali, che

gli hanno più volte rimproverato operazioni poco chiare.

Amministratore delegato e direttore generale della FINMARE era il comandante Emanuele Cossetto, ex ufficiale di marina, già appartenente al SIFAR (secondo Auricchio), capo della segreteria dell'ex Presidente della Repubblica, onorevole Segni.

IV) I fatti essenziali, in sintesi.

1) Alla fine del 1974 l'Adriatica varava dunque il proprio « piano », che prevedeva l'avvio nel 1978 di una linea Nord Europa-Mediterraneo Orientale con l'impiego di tre unità di tipo RO-RO con caratteristiche eguali a quelle delle navi successivamente noleggiate dalla SO.MO.ME. Per la costruzione delle navi erano già stati avviati - da tempo - contatti con l'Italcantieri (vedi relazione ispettiva e deposizione Quario, già citate).

2) I programmi di ristrutturazione venivano a questo punto seguiti con attenzione dagli operatori del settore, e si spiegano così le prime offerte della « Gastaldi » all'Adriatica di navi RO-RO di costruzione giapponese, a fine gennaio 1975. È bene precisare che la Gastaldi offrì le stesse identiche navi successivamente acquistate dalla SO.MO.ME e da questa noleggiate all'Adriatica (vedi la citata relazione ispettiva FINMARE): l'Adriatica tuttavia non dava alcun seguito a quelle offerte, e ciò benché i lavori del comitato di coordinamento ed il successivo decreto interministeriale 28 marzo 1975 anticipassero al 1975 (quando le navi Italcantieri non erano ancora disponibili) l'avvio della linea in questione.

3) Lo stesso giorno in cui veniva firmato il decreto - 28 marzo 1975 - scattava con straordinaria tempestività l'iniziativa di Russotti, destinata al successo. Quel giorno, infatti, la MONGIBEL INT. LTD. (una sigla estera dietro cui si nasconde lo stesso Russotti, come si vedrà più oltre), facendo seguito ad analoga lettera di tre giorni prima, telefonava ad un *broker* di Genova - la « Ballestrero e

Tuena » - dichiarando di disporre di quelle stesse navi in quel momento negoziate anche da Gastaldi.

In calce all'appunto relativo alla telefonata (rinvenuto tra la documentazione sequestrata nella sede della Ballestrero e Tuena) vi è scritto anche « scrivere SOAT-ME » (società del gruppo di Russotti), e ciò rivela - unitamente alla mancata ricerca di altri clienti da parte del *broker* evidenziata dal collegio peritale nominato dal Pretore (vedi relazioni, voll. III e IV) - che l'operazione era già tutta combinata. Le disposizioni dei funzionari del settore compravendita della Ballestrero e Tuena - Paroletti Romolo e Morelli Giancarlo - non contraddicono, malgrado le evidenti reticenze, tali conclusioni (vedi vol. V).

4) Le trattative Adriatica-Russotti procedono con grande celerità, e già il 30 aprile 1975 l'Adriatica ne comunicava i primi termini alla FINMARE, chiedendo autorizzazione a proseguirle. Ciò mentre essa ignorava una nuova offerta Gastaldi delle stesse navi (7 aprile 1975), e respingeva l'ultima offerta fatta da tale *broker* con *telex* 9 maggio 1975, con cui veniva segnalato anche l'interesse del gruppo giapponese NISSHO-IWAY all'acquisto delle unità (Russotti concluderà l'acquisto tramite quest'ultimo gruppo): in quello stesso giorno - su disposizione manoscritta di Ferruzzi Balbi (vedi allegato 9 alla relazione ispettiva, vol. VI, f. 61) - veniva spedita risposta via *telex* così formulata: « Informiamovi di non essere interessati traghetti giapponesi ».

5) I compensi di noleggio previsti in tale fase della trattativa sembravano elevati all'Ufficio Studi della FINMARE (vedi allegato 10 alla relazione ispettiva, vol. VI, f. 63): circostanza che non avrebbe tuttavia impedito di elevarli ulteriormente, andando anche oltre le richieste della SO.MO.ME (vedi relazione di perizia), e precisamente fino a un nolo giornaliero di dollari USA 10.250 per nave, suscitando le perplessità del ragionier Orazio Quario (direttore centrale della FINMARE, addetto al coordinamento amministrativo, con-

tabile e fiscale di tutte le società del gruppo) nella preparazione del conto previsionale per l'IRI (vedi deposizione in data 14 luglio 1977, vol. V, f. 95 e seguenti, nonché appunti manoscritti - sequestrati presso la FINMARE - a f. 34 del vol. VI).

6) Il comportamento dell'Adriatica appariva, già in tale momento, gravemente irregolare ed insolito, come sottolineato sia nelle relazioni di perizia che in quella ispettiva, ma la FINMARE autorizzava ugualmente la trattativa (il 7 maggio 1977) sia pure per un noleggio di due anni, con facoltà di acquisto.

7) Il 5 giugno 1975 è la data che viene apposta su un contratto preliminare fra la MONGIBEL e la NISSHO-IWAY (per conto del cantiere giapponese HAYASHI-KANE) relativamente all'acquisto dei tre traghetti al prezzo chiuso senza revisione di 4.265 milioni di yen giapponesi per nave.

Il contratto, disponibile solo in fotocopia (vedi vol. VI, f. 23), porta le firme del signor Teizo Noda (agente in Italia del gruppo NISSHO-IWAY) per i venditori, e di Russotti per i compratori, sotto la sigla « MONGIBEL ».

Secondo quanto dichiarato dai testi Paroletti e Morelli (vol. V), il testo del contratto pervenne in inglese dalla « Mongibel » (alla Ballestrero e Tuena) con le cifre in bianco; Russotti ne chiese quindi la traduzione, che gli fu consegnata personalmente da Paroletti in Roma nel giugno del 1975: il documento consegnato non indicava cifre né portava firme.

Esso perveniva infine alla Finmare, completo di cifre e di firme, ad opera Ferruzzi Balbi - anch'egli presente in Roma nel giugno 1975 - che lo allegava ad una nota di accompagnamento stesa il 24 giugno 1975 nella sede della Finmare (v. teste Quario a f. 99 vol. V).

8) Il contratto in questione è però un falso: a) è falsa infatti la firma « Teizo Noda », che l'ha disconosciuta ed ha sporto denuncia (v. f. 13 vol. V), così come è falsa la firma « Paroletti », che l'ha disconosciuta a sua volta; il confronto con

le sottoscrizioni autentiche non lascia dubbi, d'altra parte, sulle falsità); b) è falso il prezzo nave indicato (cioè 4.265 milioni di yen), potendosi da molti elementi - al fine convalidati da precise informazioni fornite dalla polizia giapponese tramite l'Interpol - dedurre che il prezzo effettivo fu notevolmente inferiore.

Anche Russotti ha disconosciuto la propria sottoscrizione su quel contratto (senza averla nemmeno vista), ma si tratta chiaramente di una mossa difensiva. Benché infatti non sia disponibile il documento originale per un accertamento calligrafo, la firma ivi apposta appare in tutto simile (anzi, identica) a quella consueta di Russotti, e la sua autenticità è convalidata dalle altre circostanze riferite da Paroletti e Morelli. Russotti soltanto, inoltre, avrebbe potuto consegnare il documento a Ferruzzi Balbi.

9) Il falso ha un solo scopo: quello di far risultare un prezzo nave superiore a quello reale, influenzando in tal modo: a) sul conto di previsione redatto dalla Finmare il 3 luglio 1975, nel senso di ottenere la ratifica del nolo giornaliero di 10.250 dollari, malgrado le perplessità di Quario, che lo considerava elevato, pur sulla base di quel contratto preliminare; b) sulla definizione del « nolo congruo » fatta dal Ministero della Marina mercantile che parte dal costo storico della nave, e che per tale via viene dunque ad essere fissato in misura più elevata: e poiché il nolo congruo è il punto di riferimento di contributi e sovvenzioni, appare evidente il danno arrecato all'erario.

10) Nello stesso periodo - e precisamente il 13 giugno 1975 - l'Adriatica poneva termine ai contatti con l'Italcantieri (v. relazione ispettiva a f. 41 del vol. VI).

11) Il 3 luglio 1975 è la data che porta la memoria della Finmare per l'IRI (alla quale veniva allegato il conto di previsione presentato da Ferruzzi Balbi il 24 giugno, insieme al contratto del 5 giugno 1975), con cui l'operazione proposta dall'Adriatica veniva definita « valida ».

12) L'11 luglio 1975 l'operazione era praticamente conclusa: in tale data infat-

ti l'Adriatica approntava per il Ministero della marina mercantile la lettera di trasmissione del contratto preliminare di noleggio con la SO.MO.ME, la quale a sua volta, il giorno prima, aveva stipulato analogo contratto con la Mongibel.

13) Il 12 luglio 1975 il contratto in questione veniva finalmente firmato in Messina. Esso prevede un nolo giornaliero di 10.250 dollari USA per nave, nonché la facoltà di opzione d'acquisto al termine del secondo anno, con detrazione del 59 per cento dei noli pagati. Un separato « *addendum* » stipulato nello stesso giorno prevede poi, nel caso di mancato esercizio dell'opzione, la prosecuzione del noleggio per altri tre anni. Un terzo documento separato, firmato sempre contestualmente come « convenuto » (tale modo di procedere risulta fortemente criticato nella relazione ispettiva Finmare), subordina infine l'efficacia dei patti ad espressa ratifica del Ministro della marina mercantile, da esprimere entro dieci giorni.

Va rilevato a questo punto che la ratifica del Ministro — pur non essendo formalmente tale — equivaleva ad un primo nulla-osta alla importazione delle navi, giacché avrebbe fatto venir meno implicitamente ogni opposizione del Ministero a tutte le fasi consequenziali dell'operazione (v. in proposito quanto dichiarato dal teste Quario a f. 97 del vol. V). In tali termini, la previsione di una ratifica entro dieci giorni era del tutto irrealistica, essendo normalmente necessario un tempo di gran lunga superiore per esprimere tutte le valutazioni consuete (teste Quario, *ivi*).

Da tener presente poi che la reale funzione della ratifica ministeriale, nei termini appena esposti, viene ulteriormente evidenziata dal fatto che — al di fuori di essa — la ratifica appare priva di utilità e non necessaria, come risulta dalle relazioni del collegio peritale.

14) Il 21 luglio 1975 l'irrealistica si realizza. Puntualissima, interveniva infatti la ratifica dell'on. Gioia (v. ff. 86-87, vol. VI),

il quale — preso atto delle navi reperite (giapponesi, di nuova costruzione), della soluzione del noleggio (da parte della società per azioni SO.MO.ME di Messina) e del nolo pattuito (dollari 10.250 giorno/nave) — dichiarava di non avere « nulla da osservare » quanto alle navi predette, trattandosi di soluzione inquadrabile nel programma di ristrutturazione. Il Ministro faceva intendere infine che per l'esercizio della linea così come prospettato sarebbe stato assicurato l'intervento statale previsto dall'articolo 4 della legge 684: rinviava infatti « in sede di attuazione della predetta normativa » solo per la determinazione della misura di tale intervento. Ciò sebbene la legge 684 non prevedesse contribuzioni di sorta per il noleggio di navi da impiegare in relazione a nuovi servizi.

15) Il Ministero si muove da quel momento con straordinaria sollecitudine per l'evasione della richiesta di « nulla osta all'importazione » presentata dalla SO.MO.ME appena il 15 luglio. Subito dopo la lettera del ministro — e cioè il 22 luglio — il direttore generale per il naviglio sollecitava infatti il parere dell'Ispettorato tecnico (che veniva espresso, in termini favorevoli, appena tre giorni dopo), e contestualmente preparava un appunto — sulle navi giapponesi — per l'onorevole Gioia, delle cui istruzioni dichiarava di restare in attesa.

Dal testo di tale nota si desume che anche un'altra pratica interessante Russotti (e cioè quella relativa alla esportazione della nave « Laura Russotti ») si trovava all'esame personale dell'onorevole Gioia.

Il dinamismo del Ministero si ferma, almeno in apparenza, di fronte al *telex* del 1° agosto 1975, con cui il Ministero per il commercio con l'estero (cui spettava la concessione del definitivo nulla osta all'importazione delle navi) chiedeva una documentazione sulla indisponibilità dei cantieri nazionali a fornire costruzioni simili prima del 1979, nonché sui prezzi richiesti dai cantieri nazionali. Le risposte vennero fornite direttamente dalla SO.MO.ME il 5 agosto 1975.

16) 16 settembre 1975. Con lettera ADG/52 diretta al Ministero della marina mercantile (vol. VI, ff. 88-89), la FINMARE (che già si era genericamente impegnata ad ordinare ai cantieri nazionali tre traghetti *roll-on/roll-off* come quelli SO.MO.ME: lettera del 30 luglio), facendo seguito ad ulteriori sollecitazioni in tal senso formulate per le vie brevi dal Ministero ai primi di settembre (v. relazione ispettiva, f. 45 vol. VI), comunicava di aver preso contatti con l'Italcantieri per la costruzione di tali unità, e chiedeva per l'Adriatica l'autorizzazione a noleggiare intanto le navi SO.MO.ME, al fine di potere iniziare il servizio quanto prima possibile.

17) Con la stessa data la FINMARE scriveva al Ministero la lettera ADG/53 (vol. VI, ff. 90-91), con cui chiedeva che il Ministero considerasse la possibilità di trasferire le tre navi Italcantieri di nuova costruzione dall'Adriatica alla società Tirrenia, per l'impiego nei servizi merci di linea di sua competenza.

Colpisce, al riguardo, il ricorso a due distinte lettere per trattare il medesimo argomento. Il teste Quario ha riferito d'altra parte che, normalmente, uno scambio di lettere relativo ad argomenti di tanta importanza veniva preceduto da incontri personali ai massimi livelli (vol. V, f. 97 retro). Il comandante Cossetto, a sua volta, non ha escluso che vi siano stati dei « *pour parler* » con il Ministro (vol. V, f. 49 retro).

18) 19 settembre 1975. Il Ministro rispondeva alla prima lettera (vol. VI, f. 36), autorizzando il noleggio delle navi giapponesi « limitatamente al periodo di tempo intercorrente tra la consegna da parte dell'Italcantieri di ognuna delle tre navi come sopra commesse ».

Lo stesso giorno, con una rapidità che rivela la preesistenza di accordi in tal senso, il Ministro rispondeva anche alla seconda lettera (vol. VI, f. 35), autorizzando, « ora per allora » l'eventuale passaggio alla Tirrenia dei tre traghetti costruiti dall'Italcantieri per l'Adriatica.

19) Con tale decisione — comunicata con una lettera diversa dalla prima (malgrado l'unicità dell'argomento), per la quale risulta impiegata anche una diversa macchina da scrivere (come aveva fatto la FINMARE per le sue due lettere), e per cui vengono impiegati numeri di protocollo ottenuti mediante inversione di cifre (3/11/2708 e 3/XI/2807) — risulta spianata la via per la prosecuzione dei rapporti Adriatica-SO.MO.ME, vuoi sotto forma di esercizio dell'opzione di acquisto che sotto altre forme: prosecuzione del noleggio oltre il biennio, eventuale impiego di altre navi SO.MO.ME (non è infatti chiarita la ragione per cui Russotti abbia successivamente tentato di importare altri traghetti giapponesi).

Non è da escludere che la duplicità della corrispondenza servisse per gettare fumo negli occhi delle organizzazioni sindacali, facendo intendere che l'operazione con Russotti aveva carattere provvisorio, per consentire l'immediato avvio del servizio, senza pregiudicare le esigenze del mondo del lavoro italiano (commessa delle navi all'Italcantieri).

20) La seconda lettera del Ministro è in ogni caso — anche a prescindere dall'ultima considerazione — quanto mai sorprendente, sotto un duplice profilo: a) l'autorizzazione data « ora per allora » appare infatti non solo assolutamente inconsueta (v. quanto dichiarato da Quario il 6 luglio 1977 — vol. V, f. 54 e ss. — e il successivo 14 luglio — vol. V f. 95 e ss.), ma anche priva di giustificazioni, dato che le navi venivano impiegate a titolo sperimentale, e l'esperimento — a quella data — non era ancora iniziato: sicché non era disponibile alcun dato che consentisse la adozione di decisioni di tale importanza.

Può dirsi anzi a questo punto che quello della sperimentality (ossia la previsione dell'impiego di « due o tre traghetti da acquisire in attesa che l'esperimento della linea dia indicazioni sul tipo definitivo delle navi da utilizzare in prospettiva » (v. decreto ministeriale 28 marzo 1975, vol. V f. 71) si rivela solo come un pretesto per dare il via al noleggio del-

le navi di Russotti: non si conciliano infatti con tale (affermato) carattere sperimentale, il precedente studio dell'Adriatica e i precedenti rapporti di questa con l'Italcantieri, la richiesta ministeriale della immediata ordinazione delle navi ai cantieri nazionali (v. vol. VI, f. 45), la seconda lettera del Ministro in data 19 settembre 1975.

b) In secondo luogo, perché afferma espressamente che l'autorizzazione veniva accordata « ora per allora » « su richiesta delle società interessate », vale a dire dell'Adriatica e della Tirrenia: affermazione che lascia presupporre la preventiva consultazione di esse, il possibile impiego delle navi presso la Tirrenia, e quindi la prospettiva concreta di una richiesta nel senso ipotizzato.

Non esisteva invece, alcuna di tali premesse. L'amministratore delegato della Tirrenia, dottor Giuseppe Drago, ha invece dichiarato che la decisione fu presa a sua insaputa, e che di essa la sua società venne a conoscenza — per le vie brevi — solo successivamente; non solo ma ha escluso che la Tirrenia avesse allo studio, nel settore del trasporto delle merci, l'acquisto di altro naviglio di nuova costruzione, oltre quello già programmato, « né conseguentemente la Tirrenia aveva in programma ulteriori ampliamenti del servizio merci » (v. deposizione a f. 103 e ss., vol. V).

c) Il passaggio di proprietà delle navi autorizzato « ora per allora » assumeva, a questo punto, il carattere di una arbitraria imposizione del Ministro, a cui si opponeva energicamente il dottor Drago con lettera dell'11 ottobre 1975 (vol. VI, f. 94), in cui affermava tra l'altro che « l'autorizzazione al passaggio di proprietà da parte del Ministro della marina mercantile non può costituire impegno all'aumento dei servizi e della sovvenzione, per il quale occorre il concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali » che invece non c'era stato, così come era mancato l'indispensabile esame preventivo dell'operazione da parte del consiglio di amministrazione della Tirrenia (Drago a f. 104/retro, vol. V).

Non può trascurarsi, sotto questo aspetto, che — mentre in atto proseguono i rapporti contrattuali Adriatica-SO.MO.ME — non è stata ancora trovata una soluzione di impiego per i tre traghetti Italcantieri ordinati dall'Adriatica; dopo la protesta del dottor Drago, infatti, non fu dato alcun seguito alla questione, e solo di recente è stata messa allo studio una proposta che comporterebbe — attraverso un parziale scambio con la Tirrenia — l'accollo di altre tre navi all'Adriatica (in aggiunta a quelle di Russotti), come riferito dallo stesso dottor Drago: ottenendo in tal modo il risultato che si sarebbe dovuto evitare attraverso il passaggio di proprietà dei tre traghetti Italcantieri, autorizzato « ora per allora ». E ciò dà la misura della gravità della decisione del Ministro Gioia.

21) Sempre il 19 settembre 1975, e cioè nel medesimo giorno, il Ministro rispondeva infine al telex del primo agosto, esprimendo al Ministero per il commercio con l'estero parere favorevole all'importazione dei tre traghetti giapponesi: quel Ministero, in altri termini, veniva posto di fronte al fatto compiuto, e non poteva che dare la propria autorizzazione (che è del 24 settembre successivo).

22) Superati, a questo punto, tutti gli ostacoli di carattere burocratico ad una felice prosecuzione dei rapporti tra Adriatica e SO.MO.ME, quest'ultima stipulava con la « MONGIBEL » — il 6 ottobre 1975 — il contratto definitivo di acquisto delle navi.

Da tal momento, la vicenda appare caratterizzata da tre componenti di fondo: a) il tentativo, da parte dell'Adriatica, di ottenere dal Ministero della marina mercantile il riconoscimento della congruità del nolo giornaliero effettivo pattuito con Russotti (dollari 10.250), onde ottenere un contributo statale di pari importo; b) il tentativo, da parte di Russotti, di ottenere un aumento della rata di nolo sopra indicata (che il collegio peritale nominato dal Pretore ha considerato esagerata, ed economicamente non conveniente), attraverso il riconoscimento di revi-

sioni di prezzo e di extra compensi per lavori a richiesta; c) l'intreccio di nuovi rapporti tra l'Adriatica e Russotti, culminati nel noleggio della nave portacontenitori *Naxos Express* della società SOFIMAR (dello stesso gruppo Russotti).

23) A) *Determinazione del nolo congruo.*

L'Adriatica ha impostato l'operazione sul presupposto che l'intera rata di noleggio sarebbe stata riconosciuta dallo Stato, sicché non valeva neppure la pena di discutere sulle maggiorazioni da dollari 8.900 a 10.250 - richieste all'ultimo momento da Russotti (v. memoria preparata da Ferruzzi Balbi in Roma il 24 giugno 1975, vol. VI, ff. 19-21). Tanta sicurezza - nel silenzio della legge n. 684 (che limita i contributi alle sole navi in proprietà), tutt'altro che superato dal decreto interministeriale 28 marzo 1975 - nasceva, con ogni probabilità, da assicurazioni verbali in tal senso, le quali non potevano provenire che dall'organo cui spettavano le decisioni in materia, vale a dire il Ministro della Marina mercantile.

La rapidità (e la unidirezionalità) con cui si è sviluppata l'intera operazione fanno altresì ritenere che essa fosse stata concordata in precedenza con l'assenso del Ministro, se non dietro sue precise direttive. Gli eventi successivi mettono comunque in rilievo la piena disponibilità del Ministro - i cui provvedimenti nella loro obiettività avevano già consentito la conclusione delle trattative alle condizioni più favorevoli per Russotti - all'accoglimento delle richieste dell'Adriatica.

24) Il 22 dicembre 1975 la FINMARE indicava al Ministero alcune « soluzioni ponte » per ovviare al ritardo nell'attuazione del programma di ristrutturazione dei servizi di preminente interesse nazionale (l'unico servizio avviato senza ritardi di sorta è stato infatti quello che prevede l'impiego delle navi SO.MO.ME). Fra le condizioni per l'avvio delle soluzioni prospettate, la FINMARE indicava « il riconoscimento, per i noleggi temporanei a scafo nudo, dei canoni rispettivi, senza pre-

giudizio della successiva corresponsione del contributo di avviamento quinquennale, decorrente dall'immissione del naviglio definitivo ». Da notare che tale impostazione implica la piena consapevolezza del fatto che il « contributo di avviamento » previsto dalla legge n. 684 si riferiva solo al « naviglio definitivo », e che dunque, per sovvenzionare i servizi con navi prese a noleggio, occorreva un apposito riconoscimento (mancante nella n. 684), che si voleva ottenere senza pregiudizio per i contributi previsti da tale legge.

Fra le soluzioni ponte prospettate dalla FINMARE, veniva indicata anche quella (in realtà già avviata) relativa all'impiego dei traghetti giapponesi: segno che per la FINMARE, il riconoscimento dei noli da parte dello Stato - sbandierato dall'Adriatica nella memoria del 24 giugno 1975 - non era affatto pacifico, nel senso che non poteva farsi discendere dalla n. 684, ma richiedeva apposita approvazione.

25) Il 15 gennaio 1976 il Ministro esprimeva il suo benestare di massima su quanto prospettato, riservandosi, invece, in relazione ai singoli noleggi, di esprimere una ponderata decisione dopo l'esame di tutti gli elementi di giudizio, « anche al fine di determinare le modalità dell'intervento sovvenzionatore statale », peraltro non previsto - a quella data - da alcuna norma di legge.

26) A partire da tale momento veniva ripetutamente sollecitato, all'interno del Ministero della marina mercantile, l'intervento dell'Ispettorato tecnico, cui spetta il compito di esprimere il parere di congruità dei compensi di noleggio.

Ciò avveniva - per quanto riguarda i traghetti giapponesi - sulla base dei dati comunicati dall'Adriatica con lettera del 27 gennaio 1976 (immediatamente successiva al benestare ministeriale). L'11 febbraio successivo l'Adriatica trasmetteva inoltre i contratti di noleggio, che due giorni dopo (13 febbraio) venivano inoltrati all'Ispettorato tecnico.

Quest'ultimo, nello stesso giorno, comunicava alla Direzione generale per il traffico marittimo le proprie conclusioni

(vol. VI, f. 1): risultava congruo il nolo di lire 6.100.000 al giorno per ciascun traghetto. Tale nolo veniva determinato tenendo presente il costo di ciascuna nave dopo la svalutazione della lira, e tenendo dunque conto di quest'ultimo evento in relazione a tutte le voci di calcolo: ciò è dimostrato dal fatto che viene attribuito a ciascuna nave un valore di 13 miliardi e mezzo di lire, mentre alla data del contratto il cambio dava un importo di poco superiore ai 9 miliardi (come risulta anche da precedente nota dello stesso Ispettorato n. 7/25/1069 del 25 luglio 1975).

Al cambio del 13 febbraio 1976 (1 dollaro = lire 840 circa), il nolo in dollari sarebbe stato perciò di dollari 7.262/giorno/nave, ma l'Ispettorato tecnico ritenne non opportuno esprimersi in dollari « in relazione alla instabilità dell'attuale mercato ed al fatto che operazioni di noleggio si svolgono fra due società nazionali ».

27) L'Adriatica contestava il parere espresso dall'Ispettorato tecnico, e comunicava anzi — con lettera del 16 febbraio 1976 — che la rata di dollari 10.250 al giorno per nave era destinata ad aumentare, sia per il ritardo nel rilascio delle licenze di importazione che per i miglioramenti tecnici fatti apportare alle costruzioni: circostanze che avrebbero determinato un aumento di prezzo valutabile in circa dollari 1,5 milioni per unità, pari al 10-11 per cento circa rispetto al prezzo iniziale. Il 4 marzo la Direzione generale navigazione traffico marittimo inoltrava tale lettera, sollecitando la « definitiva valutazione » dell'Ispettorato tecnico. Il 6 marzo infine Ferruzzi Balbi scriveva una lettera personale all'ingegner Umberto Sarno (funzionario direttivo dell'Ispettorato addetto all'estimo navale), illustrando un aumento di costi per circa 1.120.000 dollari per nave, dovuto a lavori aggiuntivi.

L'Ispettorato tecnico si esprimeva con nota del 15 marzo 1976 (vol. VI, ff. 2-4), arrivando, con notevoli acrobazie, ad una nuova rata di nolo — espressa in dollari — di ben dollari 8.930 al giorno per nave.

Infatti la rata di nolo ritenuta congrua in lire (5.700.000) veniva convertita in dollari al cambio del ... luglio 1975 (1 dollaro = lire 638).

Un aumento così vertiginoso nel giro di poche settimane non si spiega altrimenti che con forti pressioni esercitate sull'Ispettorato tecnico. Interrogato il 7 luglio 1977 (vedi vol. V, ff. 81-83), l'ingegner Sarno ha fornito al riguardo una deposizione reticente e contraddittoria, cercando di giustificare quel fortissimo aumento con la mancata conoscenza — al momento della prima valutazione — del contratto di noleggio delle navi (che invece risultava inviato al suo ufficio in quello stesso giorno, 13 febbraio 1976), e nella conseguente necessità di rifare i conteggi con riferimento alla data del contratto (luglio 1975) ed al cambio lira-dollaro del tempo: senza però riuscire a spiegare come mai egli abbia ridotto il nolo in lire soltanto del 6,5 per cento (da 6.100.000 a lire 5.700.000), mentre il costo di costruzione della nave — che è la principale voce di calcolo — risultava inferiore, nel luglio 1975, di oltre il 30 per cento (9.300 milioni di lire dichiarati dallo stesso Ispettorato tecnico il 25 luglio 1975) rispetto al valore post-svalutazione del febbraio 1976 (13.500 milioni di lire).

L'ingegner Sarno, d'altra parte, ha dimenticato di indicare l'unico argomento, a sostegno dell'aumento, che si ricava dagli atti: vale a dire il calcolo, in aggiunta ai costi precedentemente conosciuti del valore dei lavori extra citati dall'Adriatica con la lettera del 16 febbraio. Si afferma infatti — nella nota dell'Ispettorato tecnico del 15 marzo — che « la nuova rata delle navi traghetto è stata calcolata nel presupposto che il costo dei lavori extra abbia diretto riflesso, così come prospettato da codesta Direzione generale, sul canone di noleggio oltre che sul prezzo di acquisto in caso di opzione ». Anche il Direttore generale dottor Nicola Barone, in un appunto preparato per il Ministro in data 16 luglio precisava che la nuova rata di noleggio è stata valutata tenendo conto dell'aumento del costo nave per i lavori extra, nella misura — indicata dal-

l'Adriatica — di 1,5 milioni di dollari per nave (vol. V, f. 128).

Se tale circostanza può dunque giustificare un certo aumento del nolo non vanno per questo escluse — e risultano anzi convalidate — le pressioni esercitate sull'Ispettorato tecnico per un aumento sensibile di esso, in quanto: 1) viene accettata senza discussione l'entità dell'aumento indicata dall'Adriatica, senza pretendere alcuna documentazione relativa ai lavori extra richiesti; 2) la cifra di 1,5 milioni di dollari appare da sola più che sufficiente a coprire tanto i lavori extra che la revisione di prezzo, nella misura richiesta dallo stesso Russotti, indipendentemente, dunque, dalla loro reale entità e dall'obbligo di tenerne conto nel computo della rata di noleggio; 3) una analisi attenta delle maggiori spese di cui sopra avrebbe consentito di escludere la revisione prezzi (anche perché i contratti sono stati conclusi a prezzo chiuso senza revisione), e le maggiorazioni sono semmai delle « penali » per ritardi attribuibili alla S.O.M.O. M.E., come accertato dal collegio peritale, e di limitare i costi per extra lavori, che all'esame dei periti risulteranno notevolmente « gonfiati »: con la conseguenza che il valore nave complessivo sarebbe risultato addirittura inferiore a quei 13 miliardi e mezzo calcolati al momento della prima valutazione; 4) pur tenendo conto dell'aumento dei costi indicati dalla Adriatica, pari al 10-11 per cento circa rispetto al prezzo iniziale, il nolo « congruo » risulta aumentato in misura percentuale notevolmente superiore, e ciò senza alcuna possibile giustificazione.

Tanta improvvisa superficialità da parte dell'Ispettorato Tecnico (che mal si concilia con il comportamento precedente) convalida dunque l'ipotesi che esso abbia approfittato del pretesto offerto dall'Adriatica con la lettera del 16 febbraio per portare il più alto possibile il nolo « congruo », così come sicuramente era stato richiesto dall'alto.

28) Del nolo congruo così aumentato non venne data alcuna comunicazione all'Adriatica. Nella lettera a quest'ultima

indirizzata il 25 marzo 1976, il Ministro dava infatti notizia soltanto della rata di noleggio giudicata congrua dall'IT per la « Naxos Express », benché tale valutazione fosse avvenuta contestualmente e fosse stata dall'IT comunicata con la stessa nota del 15 marzo. L'onorevole Gioia — non soddisfatto, evidentemente, dall'altra valutazione fatta dall'IT — faceva invece « riserva di ulteriori comunicazioni per ciò che concerne i tre traghetti di costruzione giapponese » (v. vol. VI, f. 152).

Nello stesso giorno — 25 marzo 1976 — pur in mancanza di proteste o richieste dell'Adriatica, e dunque unicamente per impulso interno, partivano nuove sollecitazioni verso l'Ispettorato Tecnico, cui la Direzione Generale Navigazione e Traffico Marittimo chiedeva un « chiarimento » sui criteri seguiti nella valutazione del nolo dei traghetti giapponesi, facendo intendere che il nolo sarebbe potuto essere ulteriormente aumentato se si fosse tenuto conto anche della situazione di mercato.

L'Ispettorato non dava alcuna risposta, sicché la richiesta veniva rinnovata — da parte della stessa Direzione Generale — il 10 giugno 1976. L'IT rispondeva finalmente il 24 giugno successivo, chiedendo che i noli venivano calcolati tenendo conto principalmente delle rate di ammortamento e interessi (riferite al costo di costruzione della nave) e delle spese di gestione; l'ammortamento delle navi era previsto in un periodo di almeno 12 anni (anziché 7), eccetera; concludeva confermando i noli già calcolati, e sostenendo che le « ipotesi di modifica potrebbero essere legate soltanto a motivi non di carattere tecnico » (vol. VI, ff. 106-110).

Tale fermo atteggiamento concludeva una lettera in cui, pur confermando la precedente valutazione di dollari 8.930 al giorno per nave, non si faceva tuttavia alcun riferimento agli aumenti di costo precedentemente segnalati e già valutati con la nota del 15 marzo. In quello stesso giorno (24 giugno), l'IT comunicava anzi alla Direzione Generale per il Naviglio di valutare congrui i maggiori costi dei traghetti per lavori extra e revisione

prezzi, così come specificati da Russotti (yen 242.920.000 pari a dollari 820.583 per i primi, 189.075.000 pari a dollari 559.724 per la revisione), per un importo complessivo pari a dollari 1,38 milioni, inferiore a quello conteggiato in precedenza su segnalazione dell'Adriatica. Oltre a non tener conto dell'accertato minore importo, l'Ispettorato — successivamente — avrebbe addirittura proceduto ad una rivalutazione (in aumento) dei noli congrui, maggiorandoli per effetto dei lavori extra e della revisione prezzi, dimenticando che a tale valutazione aveva già proceduto una prima volta — e con molta generosità — il 15 marzo 1976.

Il 25 giugno 1976 il Ministro della Marina mercantile telegrafava a quello per il Commercio con l'Estero per dare parere favorevole all'operazione aumento prezzi.

29) Il 16 luglio 1976 il direttore generale dottor Nicola Barone preparava un appunto per il Ministro, con cui in particolare riportava le valutazioni ritenute congrue dall'IT, confrontandole con le corrispondenti proposte dell'Adriatica (dollari 1.250, da maggiorare in relazione al maggior costo delle navi, specificato in circa dollari 1,5 milioni): nell'appunto si afferma che di tale asserita maggiorazione era stato tenuto conto nella valutazione dell'IT. In calce all'appunto vi è poi l'annotazione « conferito con l'onorevole Ministro: comunicare alla Società i noleggi ritenuti congrui dell'Ispettorato Tecnico, senza altre precisazioni; a tale fine allegare copia della lettera dell'IT », cioè di quella datata 24 giugno 1976 (vedi deposizione Barone, vol. V, foglio 77 retro).

Il dottor Barone preparava dunque una lettera per l'Adriatica, in cui venivano citate le due note dell'Ispettorato Tecnico (del 15 marzo e del 24 giugno), da unire in copia, e si confermavano come congrui i noli calcolati dall'IT. L'onorevole Gioia sottoscriveva in un primo momento la lettera, ma subito dopo la modificava di proprio pugno (teste Barone), cancellando il riferimento alla nota IT del 15 marzo (quella in cui si chiariva che il nolo di dollari 8.930 teneva conto an-

che dell'aumento del costo della nave nella misura indicata dall'Adriatica, di dollari 1,5 milioni) e lasciando invece solo il richiamo alla nota del 24 giugno, che non conteneva quella precisazione; lasciava integra la parte in cui il Ministero dichiarava di confermare di considerare congrui i compensi di noleggio indicati per altre navi, cancellando però dall'elenco i traghetti giapponesi, per i quali introduceva invece il seguente periodo: « per quanto riguarda i compensi di noleggio dei traghetti giapponesi in base al suddetto parere dell'Ispettorato Tecnico il canone di noleggio è ritenuto congruo nella misura di dollari 8.930 ». La lettera, così modificata, veniva firmata dall'onorevole Gioia il 21 luglio.

Essa si caratterizza perché: a) il parere dell'IT per i traghetti giapponesi non risulta « confermato » dal Ministro — a differenza degli altri — ma riportato nella sua oggettività, senza alcuna presa di posizione: consentendo così, come si verificherà, nuovi tentativi per modificarlo; b) viene evitato ogni riferimento all'avvenuta valutazione dei prospettati aumenti di costo delle navi, su cui l'attenzione del Ministro era stata per altro richiamata.

Ne consegue, per tale via, che il Ministro ha proceduto, con grande semplicità, e con un testo apparentemente banale — ad un sostanzioso aumento di fatto del nolo ritenuto congruo dal suo ministero, al quale risulteranno (o dovranno risultare) commisurati i sovvenzionamenti statali: ciò in quanto, grazie alle piccole modifiche apportate alla prima stesura di quella lettera (e principalmente alla soppressione del richiamo alla nota del 15 marzo, che avrebbe dovuto essere allegata), risulterà dimenticato, da quel momento, il fatto che la valutazione di dollari 8.930 comprendeva anche — e con molta generosità — l'aumento del costo delle navi, sicché il nolo come sopra determinato risulterà riferito unicamente al costo originario delle navi ed alle prime richieste dell'Adriatica (quelle, cioè, relative al nolo « base » di 10.250 dollari).

30) Il 23 luglio 1976 (con lettere 90/76 e 91/76) l'Adriatica insisteva per il rico-