

SENATO DELLA REPUBBLICA

CAMERA DEI DEPUTATI

————— **VIII LEGISLATURA** —————

Doc. XXIII

n. 4

RELAZIONE

della

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA E DI STUDIO SULLE COMMESSE DI ARMI E MEZZI AD USO MILITARE E SUGLI APPROVVIGIONAMENTI

RELATORE: Deputato ENEA CERQUETTI

Comunicata alle Presidenze delle Camere l'8 giugno 1983

VOLUME SECONDO

ROMA 1983

AVVERTENZA

Il *Doc. XXIII*, n. 4, che comprende le conclusioni dell'inchiesta, è suddiviso nei seguenti volumi:

VOLUME I: RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

VOLUME II: IL CASO INTERMARINE

VOLUMI III E IV: ATTI ALLEGATI ALLA RELAZIONE

VOLUME V: DOCUMENTAZIONE

ERRATA CORRIGE

Doc. XXIII, n. 4

Nel Volume I, pagina 15, riga 29, al posto della frase:
« mesi e perciò fissato al 5 novembre 1982 » leggasi: « seduta
del 24 febbraio 1982 ».

INDICE DEL VOLUME SECONDO

RELAZIONE SUL CASO INTERMARINE (Senatore GIUSEPPE ORIANA)	Pag.	5
RELAZIONE SUL CASO INTERMARINE (Deputato FALCO ACCAME)	»	19
1) INTRODUZIONE	»	21
2) PREMESSE DI FATTO	»	21
3) POTENZIALITÀ DEL CANTIERE	»	29
4) RITARDO NELL'APPONTAMENTO E VALUTAZIONE DEGLI STATI DI AVANZAMENTO	»	32
5) UBICAZIONE DEL CANTIERE	»	37
6) CONCLUSIONI	»	39
7) PROPOSTE	»	43
a) <i>Annesso 1.</i> — Esposto dei cantieri Baglietto — Picchiotti — Italcraft	»	45
con Appendici 1 e 2.		
b) <i>Annesso 2.</i> — Potenzialità del cantiere	»	71
con Appendici 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15.		
c) <i>Annesso 3 a.</i> — Memoria sulla vicenda Intermarine trasmessa dal deputato Accame alla Commissione	»	309
<i>Annesso 3 b.</i> — Commenti preliminari alla relazione del Senatore Oriana sul caso Intermarine	»	327
<i>Annesso 3 c.</i> — Commenti preliminari su alcuni problemi connessi con la commessa di cacciamine	»	335
<i>Annesso 3 d.</i> — Commenti provvisori alla relazione finale del CSM Marina con Appendice 1.	»	343
d) <i>Annesso 4.</i> — Estratto dal Jane's Fighting Ships 1977-78	»	371
e) <i>Annesso 5.</i> — Documenti relativi alle richieste di apertura del ponte della Colombiera	»	375
f) <i>Annesso 6.</i> — Lettera di Navalcostarmi all'Avvocatura generale dello Stato in data 7 febbraio 1983	»	389
g) <i>Annesso 7.</i> — L'avanzamento lavori dei cacciamine e gli anticipi pagati	»	397
h) <i>Annesso 8.</i> — Lettera del deputato Bandiera	»	405
i) <i>Annesso 9.</i> — Richiesta di apertura del ponte della Colombiera in data 16 luglio 1976	»	409
l) <i>Annesso 10.</i> — Promemoria per il signor Ministro del Segretario generale della Difesa e commenti	»	415

RELAZIONE SUL CASO INTERMARINE

(Senatore Giuseppe Oriana)

1. PREMESSA

Ritengo anzitutto doveroso precisare che intendo affrontare l'esame di questo caso sia per quell'amore di verità che, a mio giudizio, anima tutti i membri della Commissione, sia per tentare di difendere i livelli occupazionali in una zona ove incombe, se non altro in prospettiva, la minaccia di una grave crisi determinata dalla attuale congiuntura economica e da atteggiamenti pseudo pacifisti ed ecologici che sconfinano nell'autolesionismo. Sono a ciò spinto in particolare dalle organizzazioni sindacali ed imprenditoriali con la consapevolezza dell'intesa di fondo esistente tra le diverse forze politiche sull'obiettivo della difesa delle unità produttive sane e con lusinghiere prospettive.

Ammetto che questa mia impostazione del problema potrà farmi apparire come il difensore di interessi locali e parziali; ma si tratta di una strada obbligata a compenso dell'azione di chi ha imboccato la sola via della repressione assumendosi, meno impropriamente, il ruolo del giustiziere.

Mi sembra poi necessario premettere alcune considerazioni sull'ordine dei lavori della Commissione che non debbono suonare come critiche, ma come invito a fare uso dell'esperienza finora acquisita per giungere a risultati in armonia con le finalità che hanno portato alla istituzione della Commissione stessa.

Più in particolare ritengo che la Commissione abbia per scopo fondamentale quello di ricercare se nell'intelaiatura delle norme che stabiliscono le modalità per gli approvvigionamenti e per le commesse militari, esistano smagliature che diano spazio di manovra sia agli incompetenti, sia ai disonesti.

È noto che nell'immanente contrasto fra le necessità per l'Amministrazione di difendersi da eventuali disonesti e quello di fare «presto e bene», si è scelto la soluzione di disperdere la responsabilità fra enti e autorità giungendo ad una normativa spesso farraginosa e la cui conoscenza è appannaggio di pochi.

Ciò comporta spesso il pericolo di incorrere in errori che non sono sempre conseguenze di intenzioni disoneste.

È ovvio che per chiarirsi le idee su questa normativa e giungere a suggerire idonee varianti è utile fare degli esempi ed indagare su casi che vengono segnalati come degni di esame e di controllo.

Trovo quindi giusto avere dedicato molte riunioni all'ascolto di chi ha acquisito particolare preparazione nel campo dell'amministrazione dei materiali e cose militari, ma mi sembra che si debba, per quanto riguarda i casi particolari, concentrare la nostra attenzione soprattutto su quanto può illuminare la nostra azione di revisori e di programmatori del futuro. In altre parole è necessario procedere avendo sempre ben presente quella che è la finalità fondamentale della Commissione. È ovvio che se nel corso dei lavori ci si imbatte in irregolarità o sospetti di scorrettezza dovrà essere nostra cura segnalarli a chi di competenza.

In relazione a quanto sopra detto preannuncio poi, nel caso Intermarine, che non prenderò in esame quelle considerazioni intese a dimostrare la incapacità e la impreparazione di chi ha deciso e progettato; ciò anche perché ritengo che una *équipe* di persone che per lungo tempo si è dedicata ad attività di studio, di ricerca e di progettazione e che ha avuto ed ha il supporto dello scambio di elementi probanti con analoghe organizzazioni delle altre Marine della Nato, non meriti verifiche tecniche inadeguate al livello ed alla complessità della loro preparazione e competenza.

Non possono certamente considerarsi adeguati idee ed orientamenti concepiti in base ad individuali, anche se lodevoli, esperienze senza l'azione di controllo determinata dalla diretta responsabilità ed acquisiti spesso con la lettura di pubblicazioni a carattere prevalentemente giornalistico.

Venendo poi al caso particolare in esame noto che la relazione presentata dall'Onorevole Accame riassume, in modo pregevole e completo, tutti i suoi interventi in Parlamento che, come è noto, sono stati oggetto di attento esame da parte del Governo e degli organi competenti dell'Amministrazione della Difesa senza arrivare, almeno ad oggi, a conclusioni che possono essere di interesse per le finalità di controllo e di indagine della nostra Commissione.

Propongo comunque di chiedere al Governo di esprimersi conclusivamente sul punto se ravvisi o meno l'esistenza di elementi di dubbio, sul comportamento della Ditta e dei funzionari delegati dell'Amministrazione, idonei a procedere in via amministrativa o giudiziaria.

Non è possibile infatti che sia consentito di continuare a riscaldare la solita minestra con emissione di interrogazioni, documenti ed articoli giornalistici a valanga e con azioni esplicite o sotterranee, senza che si provveda con una definizione definitiva sulle circostanze denigratorie che vengono ventilate, dichiarate o insinuate.

In difetto, rischia di determinarsi una situazione di irresponsabilità generale e di giustizia sommaria per la quale il «giudizio» su una commessa della Difesa avviene sulla stampa e solo su di essa e tutti i possibili danni di ordine produttivo ed occupazionale, sono perpetrati prima che un giudizio vero intervenga.

2. Per entrare nei particolari viene adombrato il sospetto che la Marina Militare abbia scelto il vetroresina per un preconcetto occhio di riguardo nei confronti dell'Intermarine.

La Marina Militare aveva maturato un documentato convincimento sulla convenienza tecnico-operativa di costruire in vetroresina le unità cacciamine ben prima dell'approvazione della Legge Navale.

L'orientamento verso la costruzione di cacciamine in vetroresina era maturato nella Marina Militare dopo approfondite indagini, durate diversi anni, con periodici scambi di dati ed informazioni con le Marine Nato più evolute.

Tale orientamento, peraltro, è condiviso da altre Marine che stanno realizzando cacciamine in vetroresina, sia pure con differenti tecniche costruttive.

3. La via seguita dalla Marina Militare per giungere alla firma del contratto di fornitura con l'Intermarine è stata giudicata censurabile.

In merito si osserva che l'attività svolta dalla Marina Militare, antecedentemente al contratto stipulato con l'Intermarine, si è sviluppata in modo completamente aperto a recepire ogni proposta tecnica nel campo delle fibre plastiche e nel solo ed esclusivo interesse dell'Amministrazione.

L'attività della Marina Militare, alla quale è fatto cenno, si è estrinsecata nel modo seguente:

a) ricerca, attraverso visite ai diversi cantieri, di ditte idonee e disponibili a costruire scafi in vetroresina di almeno 50 metri di lunghezza; detta ricerca metteva in evidenza che la ditta «Intermarine» era l'unica a possedere le infrastrutture, le attrezzature e le conoscenze tecniche necessarie all'impresa;

b) sperimentazione, ai fini di accertamenti d'istituto, di pannelli realizzati dalla ditta «Intermarine» e offerti in prova.

Gli studi e le ricerche della ditta Intermarine sugli scafi in vetroresina non sono stati finanziati dall'Amministrazione. La Marina Militare si è limitata a valutare le prove di scoppio eseguite su vari tipi di pannelli strutturali costruiti a proprio carico dalla ditta stessa.

Allo scopo di eseguire un realistico confronto sono stati sperimentati anche pannelli costruiti con tecniche diverse da quelle adottate dalla ditta Intermarine.

Dopo aver acquisito i dati tecnici delle predette prove, la Direzione Generale ha richiesto alla Ditta Intermarine una offerta per la fornitura di dieci cacciamine.

Subito dopo però, onde effettuare una conclusiva verifica delle tecnologie per fibre plastiche allora disponibili, la Direzione Generale ha annullato la predetta richiesta di offerta e sulla base di un progetto di massima del Comitato per i progetti delle navi, delle armi e degli armamenti navali (come di norma), è stata indetta, nell'ambito della Legge Navale, un'indagine di mercato per la costruzione di unità cacciamine.

I risultati della ricerca, vagliati da apposita Commissione, mettevano ancora una volta in luce che, per il programma dei cacciamine da avviare nell'ambito della Legge Navale, non esistevano all'epoca concrete alternative nazionali alle tecnologie Intermarine.

In relazione a ciò, la competente Direzione Generale decideva di intraprendere la trattativa privata con la predetta ditta per lo sviluppo tecnico del progetto e per la successiva definizione economica dell'impresa.

Il progetto di contratto è stato inviato in data 4 novembre 1977 all'esame del Comitato Consultivo per la Legge Navale, che nella seduta del 5 dicembre 1977 si è espresso favorevolmente in merito.

Successivamente, il contratto è stato sottoposto all'esame della Corte dei conti e da questa regolarmente registrato.

Si mette infine in evidenza su questo punto che il signor Sonnino Sorisio titolare di una delle ditte concorrenti, l'Italcraft, spinto a venire in Commissione come accusatore, ad una specifica domanda ha risposto di non avere elementi per formulare accuse di irregolarità o di scorrette procedure.

4. Si è poi osservato che in fase costruttiva le specifiche sono state alterate in modo da cambiare sostanzialmente quelle poste a base della ricerca di mercato.

Chi ha un minimo di esperienza di allestimento sa che una unità navale, quando ultimata, non è mai quella che era stata progettata, specialmente per i prototipi. Questo accade in tutto il Mondo! È infatti frequente, in fase costruttiva, constatare nuove necessità conseguenti ad un affinamento delle conoscenze sui ritrovati della scienza applicata e sugli orientamenti tattici sopravvenuti in relazione ai tempi lunghi di realizzazione dell'unità.

Comunque è stato precisato che la ricerca di mercato ha avuto per scopo principale un'ulteriore e definitiva verifica del potenziale industriale nazionale nel campo delle costruzioni navali in vetroresina ed a questo fine si è fatto riferimento ad una unità di 400 T. di dislocamento (330 T. scarica ed asciutta) a suo tempo definita di massima da Mariconavarmi.

Il profilo di unità previsto dal programma della Legge Navale è stato invece finalizzato e pienamente rispettato nella successiva fase, di definizione del contratto, nel corso della quale l'approfondimento del progetto con la definizione di tutte le componenti dell'Unità, portava ad un dislocamento finale scarico e asciutto di 435 T. con un aumento di 5 metri di lunghezza del cacciamine.

Con le varianti decise nel corso della costruzione, il dislocamento scarico ed asciutto dell'unità sarà ora di 457 T. e quello standard di 508 T.

Circa i rilievi mossi dal rappresentante del Consiglio di Stato in seno al Comitato Consultivo si precisa che sono stati chiesti, e successivamente ottenuti, alcuni chiarimenti sul tonnellaggio dei cacciamine in questione.

5. La procedura per la costruzione di una fetta sperimentale di nave è stata motivo di critiche.

Sorvolo su quelle a carattere tecnico-umoristico (Sarchiapone... ecc.) perché prodotte solo per «creare una atmosfera» non favorevole a chi ha la responsabilità della realizzazione. Chi ha visto gli scoppi di mine in guerra ed i loro effetti è portato a dare grande importanza a questi tipi di esperimenti e non vi scherza sopra nel commentarli. Ma mi soffermo su quelle a carattere amministrativo.

Premesso che la Marina Militare aveva già avuto elementi sostanziosi di giudizio dagli scoppi eseguiti su pannelli forniti a proprie spese dalla Ditta, si osserva, in merito alle procedure, che l'indagine di mercato comprendeva *anche* la costruzione di una fetta di nave in scala 2:3, da sottoporre a prove di scoppio.

La realizzazione in scala di una fetta di cacciamine di progetto Intermarine, avvenuta sulla base delle indicazioni emerse dalla ricerca di mercato, precede di circa un anno l'avvio dell'impresa cacciamine vera e propria ed è stata determinante per la finalizzazione del progetto in FRP (Fiber Reinforced Plastic) nonché per la determinazione dei costi unitari della struttura così realizzata.

Il particolare tipo di indicazione del prezzo (limite) nel contratto della fetta di nave, conseguente proprio al carattere necessariamente sperimentale dell'impresa, è stato pienamente accettato dal Comitato sulla base dei parametri da impiegare per determinare il prezzo stesso.

Il contratto stipulato con la ditta per la costruzione della fetta di nave prevedeva la revisione del prezzo contrattuale. Tale revisione ha comportato un onere aggiuntivo di 126 milioni di lire. La fetta di nave, che ha subito numerose serie di prove di scoppio, è tuttora integra e in consegna all'Arsenale della M. M. di La Spezia.

6. Si è lamentato che il Capo di Stato Maggiore *pro tempore* abbia preannunciato la possibilità di assegnare all'Intermarine la costruzione di cacciamine in vetroresina come se con questo egli avesse attuato una scelta vincolante e non di sua competenza. Poiché la trattativa tecnico-economica con l'Intermarine non è stata né segreta, né breve, non appare abnorme, ed anzi un elemento

di chiarezza e di informazione, che il CSM della M. M., parlando dei programmi di sviluppo, ne facesse cenno.

7. Si è fatto l'appunto alla Marina Militare di leggerezza nell'affidare la commessa ad una ditta non in grado di onorare l'impegno a causa dell'impedimento costituito dal ponte della Colombiera.

Premetto che il problema dell'apertura del ponte della Colombiera costituisce una personale battaglia intrapresa e capeggiata dall'on. Accame per finalità, non entro in merito se giuste o censurabili, di supposto ordine ecologico che esulano da quelle della Commissione.

Non mi sembra quindi pertinente approfondire gli aspetti di questo problema; mi basta osservare che se non fosse stato affrontato nei modi ormai a tutti noti, sarebbe stato possibile pervenire ad una apertura tempestiva ed avendo avuto tutto il tempo per prendere con serenità e competenza predisposizioni idonee a fugare ogni dubbio sugli ipotetici danni all'ambiente. Non sfugge poi che questi ultimi, se reali, possono essere perpetrati indipendentemente dall'esistenza o meno della campata mobile.

Comunque per ritornare alla ventilata leggerezza della Marina Militare si osserva che, quando è stato firmato il contratto per la fornitura dei cacciamine, l'Intermarine aveva già stipulato con l'ANAS la convenzione 23 dicembre 1976 n. 16554 per l'esecuzione dei lavori di modifica del ponte e per la gestione e l'apertura dello stesso.

Se poi tale convenzione sia stata in un tempo successivo contestata e temporaneamente sospesa nessuno poteva prevederlo.

Vanno inoltre aggiunte a questo riguardo due constatazioni determinanti:

a) il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha deliberato recentemente di dare mandato agli organi tecnici subordinati di procedere ad una nuova convenzione per la «apertura di ponte» e ciò nonostante i criticismi e le insinuazioni sui supposti «reali» motivi dell'apertura. Ciò costituisce una chiara assunzione di responsabilità da parte del Governo che pone una parola definitiva su tante caluniose insinuazioni;

b) è controverso in dottrina ed in giurisprudenza se per un bene demaniale dello Stato occorra concessione edilizia in un caso nel quale non si prospetta alcuna variante nella destinazione dell'immobile né nella sua sagomatura.

In ogni caso la supposta necessarietà deriverebbe semmai dalla recente legge «Nicolazzi» (molto successiva al conferimento dell'ordine avvenuto in data 7 gennaio 1978) che ha esteso l'ambito di applicazione della «Bucalossi».

Nessun ostacolo giuridico relativo alla questione del ponte al momento della commessa poteva, quindi, costituire una remora per l'Amministrazione dal punto di vista della possibilità di consegna dei cacciamine.

8. Viene lamentata l'assenza dei requisiti di competenza ed idoneità tecnica presso l'Intermarine richiesti dalla Legge Navale.

In merito si osserva che la ditta Intermarine è iscritta all'Albo dei fornitori dell'Amministrazione dal 1972.

Nel giugno 1976, apposita Commissione dell'Ufficio Vigilanza Industria Privata di Marinarsen La Spezia ha proceduto alla visita periodica dello Stabilimento della Ditta eseguendo gli accertamenti di competenza e riscontrando la idoneità della stessa ad essere iscritta all'Albo per la fornitura di dragamine, motovedette, ed imbarcazioni in vetroresina.

In quella occasione fu accertato che il cantiere disponeva di:

- sala disegno, ufficio studi, laboratorio tecnologico;
- locali per produzioni (13.700 mq. coperti — di cui 2.724 per uffici — e 5.700 mq. scoperti);
- magazzini per una cubatura di 12.000 mc.;
- impianti elettrico, idrico, aria compressa e distribuzione metano;
- condizionamento, termoventilazione e aspirazione gas pesanti;
- carri ponte, aspiratrici semoventi, macchine per lavorare vetroresina, impregnatore automatico, ecc.

In relazione alla data di effettiva disponibilità della licenza edilizia, la trincea e il bacino di varo sono stati costruiti dopo il 1978, in ritardo rispetto ai tempi previsti dalla Ditta nel programma di esecuzione dell'impresa.

Ma l'idoneità della Ditta veniva soprattutto evidenziata dal possesso di brevetti esclusivi che comportavano lavorazioni comunque eseguibili nelle sistemazioni di cantiere già inizialmente esistenti.

Comunque nessuno poteva prevedere, come già dimostrato, che tale prodotto di alta qualità non avrebbe potuto arrivare al mare.

9. Viene ricordato che il Magistrato della Corte dei conti ha avanzato riserve sulla opportunità del ricorso alla trattativa privata per le forniture militari.

Si osserva preliminarmente che tale tipo di riserva è ricorrente quando trattasi di forniture militari e che, se fosse presa senza approfondimento come base per le decisioni, verrebbe di fatto annullata la facoltà di applicare tale procedura prevista invece dalla legge.

Nel caso specifico, *ma solo* in occasione dell'esame del progetto di contratto per la fornitura del sistema di identificazione e neutralizzazione mine, il rappresentante della Corte dei conti si è astenuto dalla pronunzia in quanto, pur riconoscendo che le valutazioni sul progetto prescelto erano congrue, ha ritenuto di ravvisare nell'impresa specifica le condizioni per il ricorso alla procedura dell'appalto concorso.

Comunque il richiamo alla opportunità di procedere ad un appalto concorso per i cacciamine nel loro insieme non tiene conto del fatto che in sede di ricerca di mercato non erano emerse alternative alla tecnologia adottata dall'Intermarine.

10. Viene considerata scorretta la utilizzazione del «Progetto e stampi delle navi» compresi nelle cosiddette provviste non ricorrenti.

Gli stampi, acquisiti con il contratto dei cacciamine tra le «provviste non ricorrenti», sono di proprietà dell'Amministrazione senza limiti di tempo a prescindere dall'uso che la Ditta ne farà dietro autorizzazione della M. M. per costruzioni destinate a Marine estere.

La concessione in uso a privati, a titolo oneroso, di mezzi e materiali dell'Amministrazione è lecita. È prevista, ad esempio, sia dal vecchio che dal nuovo regolamento per gli Stabilimenti ed Arsenali Militari.

Come previsto dall'articolo 9 del contratto di fornitura del cacciamine, l'Intermarine è tenuta a pagare all'Erario la *redevances* «entro 30 giorni dall'effettivo incasso della fattura definitiva». A chiusura dello stesso articolato è precisato che «a fornitura ultimata la ditta invierà all'Amministrazione M. M. copia delle relative fatture». Il versamento è pari al 3 per cento dell'importo contrattuale relativo alla vendita dei cacciamine.

Per controbattere insinuazioni tra il maligno e l'umoristico comparse sulla stampa è bene precisare che neanche una lira viene riassegnata all'Amministrazione Militare.

11. Viene denunciato che c'è contrasto tra l'obbligo contrattuale di tutela del segreto e l'autorizzazione ad esportare verso paesi non appartenenti al nostro schieramento difensivo.

La M. M. ha autorizzato per quanto di competenza l'uso degli stampi per la costruzione di cacciamine per la Malaysia poiché il progetto dello scafo del cacciamine non è finalizzato per particolari caratteristiche di segnatura di pressione.

La forma della carena, pertanto, non ha carattere di segretezza.

Il comportamento della M. M. nell'autorizzare le citate costruzioni per l'estero è stato improntato ad assoluto rispetto delle norme che regolano la tutela del segreto. Nella impresa dei cacciamine il segreto riguarda soltanto alcune apparecchiature che non vengono fornite alla Malaysia.

La cessione di informazioni classificate ad altri paesi rientra infatti tra le competenze della Autorità Nazionale per la Sicurezza.

12. È opportuno poi esporre alcune considerazioni sui costi di produzione.

La stesura formale della «Relazione sullo stato di attuazione della legge 57/75» costituente l'Allegato 32 alla Tabella 12/1982 è stata modificata, nell'edizione riferita al periodo 1° agosto 1980/1° agosto 1981, mediante l'inclusione di un prospetto aggiuntivo denominato «Situazione programmi» (All. D), inteso a fornire informazioni, riassuntive della situazione dei programmi e dei contratti.

Tenuto conto del numero assai elevato di contratti afferenti ad ogni programma di costruzione navale, per semplicità di trattazione e per evitare eccessiva ripetizione di elementi già disponibili altrove, i dati richiesti sono stati assiemati sotto le voci «piattaforma», riferita al contratto principale con il Cantiere costruttore, e «Sistema di Combattimento», sotto la quale sono state raccolte tutte le altre spese riferite al programma, ivi incluse le revisioni prezzo (anche della piattaforma), dotazioni e scorte.

La suddivisione citata non cela pertanto alcuna artificiosa dilatazione dei costi.

Infatti i dati sinteticamente riportati nel suddetto Allegato 32 alla Tabella 12/1982, possono essere evidenziati in dettaglio dalla seguente esposizione (cifre in milioni):

	Contratti registrati	Contratti da registrare	Comple- tamento programma	TOTALE
Fetta Nave	945	—	—	945
Piattaforma	64.073 (*)	—	—	64.073
Sistema di Combattimento	10.043	1.800	—	11.843
R.P. e prime dotazioni (munizioni, pdr, ecc.)	814	—	63.493	64.307
Totale 4 Unità	75.875	1.800	63.493	141.168

(*) Nella Tabella 12 tale importo contrattuale è stato suddiviso tra la quota maturata negli anni precedenti al 1981 (23.342) e quelle relative agli anni successivi fino a completamento del programma (40.731).

Pertanto a fronte di una previsione iniziale di spesa (escluse quindi le revisioni prezzo e prime dotazioni) di 72.073 milioni (64.073 per le piattaforme e 8.000 per il Sistema di Combattimento) si è avuto un impegno di spesa di 75.916 milioni (64.073 per le piattaforme e 11.843 per il Sistema di Combattimento), mentre i rimanenti oneri rispetto al costo totale dell'impresa sono dovuti a revisioni prezzo ed al completamento delle dotazioni, scorte, ecc.

La differenza fra i costi iniziali ed attuali del Sistema di Combattimento è dovuta al fatto che i primi sono in Lire 1977 mentre i secondi in Lire 1978, 1979, 1980 e 1981 (a seconda dei contratti).

13. Degno di esame è anche il meccanismo della revisione dei prezzi. Si può affermare che tale meccanismo non «premia le inadempienze contrattuali». Infatti i ritardi, qualora non giustificati da cause di forza maggiore (scioperi e circostanze richiamate all'articolo 40 del regio decreto 13 marzo 1910, n. 135), non soltanto vengono penalizzati, ma non vengono considerati ai fini della revisione prezzo. Il contratto di fornitura dei cacciamine, all'articolo 29, comma 2, prevede testualmente:

«I periodi di ritardo penalizzati saranno esclusi agli effetti della revisione prezzo».

Peraltro la revisione prezzo trova la sua giustificazione in consolidata giurisprudenza (risale ad un Decreto del 1940) ed è disciplinata mediante precise clausole contrattuali in quanto non esiste attualmente una specifica normativa per le pubbliche forniture.

La Revisione Prezzo viene:

- fatta scattare al maturare di precise percentuali di avanzamento lavori verificate con accertamenti presso il cantiere ed i principali subfornitori;
- calcolata mediante una formula matematica, contrattuale, che ha avuto il preventivo parere favorevole dei previsti Organi Consultivi. Gli atti per il pagamento di ogni rata di Revisione Prezzo sono sottoposti al preventivo esame di legittimità ed alla registrazione della Corte dei conti;
- riferita ai Bollettini delle Camere Commercio di Milano (per i materiali, esemplificati in appropriati «panieri») e dell'INTERSIND od ISTAT (per la mano d'opera).

La determinazione della Revisione Prezzo avviene a cura degli Uffici Tecnici M. M., competenti per circoscrizione che, compilando apposito verbale:

- accertano accuratamente i ritardi per «cause di forza maggiore» che, come tali, comportano l'applicazione della clausola in questione;
- valutano accuratamente le percentuali di avanzamento lavori cui si fa riferimento per i pagamenti in conto e per il calcolo delle corrispondenti Revisioni Prezzo.

Per quanto concerne i cacciamine tipo LERICI si precisa che, tranne che per un anticipo di Revisione Prezzo di provviste non ricorrenti maturato nel 1980, corrisposto in compatibilità della legge 21 giugno 1964, n. 463, la Direzione Generale, per la discrezionalità di cui all'articolo 29-6 del contratto, ha ritenuto di non concedere ancora anticipi di Revisione Prezzo sui pagamenti in conto delle provviste ricorrenti.

14. Ritengo che non possano essere prodotte illazioni malevoli sulle anticipazioni erogate alla ditta costruttrice.

All'articolo 28 del contratto sono indicate le modalità di pagamento che prevedono l'anticipo del 21% del prezzo delle 4 Unità all'approvazione del

contratto stesso nei modi di legge ed una rateazione a stati di avanzamento di ogni singola Unità. Gli stati di avanzamento vengono valutati dal competente Ufficio Tecnico di vigilanza M. M., sulla base delle lavorazioni già effettuate nelle varie fasi della costruzione, ivi comprese le lavorazioni in officina e le commesse di subfornitori.

Occorre rilevare inoltre che la azienda ha fornito fidejussione bancaria con primarie banche nonché fidejussione propria del 10% per buon andamento lavori.

15. In merito ad alcune considerazioni svolte circa l'entità dell'avanzamento lavori in percentuale si hanno gli elementi per affermare che l'avanzamento globale dell'8% all'agosto 1979, indicato nell'allegato 32 al bilancio di previsione per il 1980, peraltro non coincidente con la maturazione di rata di pagamento, risulta dai documenti relativi agli accertamenti periodici eseguiti dal competente Ufficio di Vigilanza della M. M.

Detto avanzamento è economico ed è riferito al prezzo totale dell'impresa per la parte piattaforma (64 miliardi). Esso risulta dalla somma:

a) degli esborsi effettuati a quella data dal Cantiere per le provviste non ricorrenti (2,2 miliardi);

b) dagli esborsi che il Cantiere era tenuto ad effettuare in relazione agli ordini emessi alle Ditte GMT, BRIF, SIGNANI, IFEN, RIVA CALZONI, GAVAZZI e TOSI (3,6 miliardi).

Nessun legame, quindi, con ciò che era la situazione delle infrastrutture del Cantiere.

16. Non è stata considerata proponibile la ripartizione della commessa tra vari cantieri perché come già detto le indagini a suo tempo eseguite dalla Marina Militare portarono all'accertamento della validità della tecnologia Intermarine. Essendo tale tecnologia patrimonio della ditta ed in mancanza di idonee alternative, verificate in sede di indagine di mercato, la commessa dei cacciamine non poteva essere suddivisa fra più Cantieri.

17. Non sembrano degni di approfondimento le accuse di presunta attività commerciale svolta dalla Marina Militare in associazione con l'Intermarine.

Il commercio di Unità con paesi esteri non rientra certamente fra i compiti istitutivi della M. M.

Poiché le industrie nazionali che operano nel settore della Difesa, possono essere autorizzate ad eseguire uguali commesse per l'estero, la M. M., tenuto conto del proprio contributo alle spese non ricorrenti, inserisce nei contratti una clausola comprendente le «*redavances*», per un arco di tempo stimato in relazione alla vita media che può avere un determinato manufatto nel settore degli armamenti.

Tali *redavances* costituiscono proventi che vanno versati a favore del Bilancio dello Stato, perché non riasegnabili al Bilancio dell'Amministrazione Difesa, in conformità con quanto disposto dall'articolo 135 del R.C.G.S. (regio decreto 23 maggio 1924, n. 827).

Al momento la ditta non ha pagato *redavances* poiché la fornitura per la Malaysia è ancora nella fase iniziale. Le quote che saranno pagate per quanto detto saranno comunque versate all'Erario.

L'autorizzazione concessa all'Intermarine per la costruzione dei cacciamine per la Marina malaysiana non può quindi configurarsi come attività commerciale.

18. CONCLUSIONI

Mi sembra doveroso concludere:

a) che nessuna irregolarità formale e sostanziale perseguibile a termini di legge e nessuna scorrettezza amministrativa possa essere oggettivamente ipotizzata;

b) che da tutto il polverone sollevato emerga ben poco ai fini di apportare benefiche e sagge varianti alla regolamentazione in vigore.

Vogliamo abolire per le commesse militari la «ricerca di mercato?». Vogliamo informare la normativa ad una maggiore diffidenza verso i funzionari dello Stato? Possiamo farlo, non è difficile; ma non dimentichiamo che con norme più pesanti si dà maggiore possibilità di influire ai maneggiatori che non sempre sono onesti, si blocca ogni procedere svelto, responsabile e chiaro e si spinge verso atteggiamenti di indifferenza per i problemi del proprio ufficio, fenomeno già in atto presso coloro che non vogliono correre rischi;

c) che sia opportuno non sottovalutare l'accordo generale raggiunto fra tutte le forze politiche e sociali, comprese quelle di maggiore opposizione, che hanno preso posizione in difesa di una azienda sana;

d) che può configurarsi, sul piano pratico, quale attentato agli interessi del Paese la preconcepita attività d'accusa e di spregio verso realizzazioni che per contro hanno attirato l'attenzione delle Marine di tanti paesi stranieri.

Già nell'estate dell'81 la Indonesia messa in allarme da questa campagna contraria all'Intermarine ha interrotto una negoziazione ormai in fase conclusiva per una commessa di centinaia di miliardi.

La concorrenza straniera gongola ed ha scatenato gli spioni del segreto industriale con la speranza di poter presto usare i preziosi brevetti.

Blaterare sulla possibile non entrata in Italia dei proventi significa ignorare volutamente i risultati di una recente ispezione alla ditta eseguita dalla Guardia di Finanza spinta con determinazione a svolgere azione di controllo e messa in allarme dal gran chiasso fatto dai nemici della azienda.

Altro che sospetti di maneggio di capitali all'estero: con l'Intermarine entra in Italia molta valuta pregiata.

e) che continuare azioni del genere sarebbe particolarmente esiziale per gli interessi economici della zona in un momento nel quale la ditta è stata invitata dagli USA a partecipare ad una gara per la loro Marina.

È un fatto questo che ha per precedenti soltanto il 76 OTO ed un'arma svedese e non può sfuggire il suo significato sul piano del riconoscimento della affidabilità tecnica e della credibilità di chi ha contribuito ad una realizzazione in Italia da qualcuno contestata.

Senatore GIUSEPPE ORIANA

Settembre 1982.

RELAZIONE SUL CASO INTERMARINE

(Deputato Falco Accame)

1. INTRODUZIONE

La storia dei lavori della Commissione è riportata nei verbali delle sedute, nelle relazioni elaborate per puntualizzare particolari questioni sulla scorta delle audizioni del C.S.M. Marina, del materiale fornito dai Ministeri dietro richiesta della Commissione, della documentazione inviata dal Tribunale di Genova.

Cercherò in questa relazione di entrare nel merito di quanto è emerso sul caso. Ciò per motivare le conclusioni alle quali giungerò e per evidenziare l'atteggiamento della Pubblica Amministrazione, spesso reticente e di netta chiusura.

La compilazione della relazione è stata ostacolata dall'enorme ritardo con cui sono state fornite alla Commissione le informazioni richieste e la documentazione.

Su alcuni temi sono state fornite notizie false o reticenti come ad esempio sul caso Paglia, sul progetto di passaggio via terra dei cacciamine, sul promemoria finale del Segretario generale (Moizo) e sull'appunto finale del contratto redatto dal Ministro *pro-tempore* Onorevole Ruffini — (vedi lettera del 19 aprile 1983 da me inviata al Presidente della Commissione Senatore Ariosto) e annesso 10 alla presente relazione.

2. PREMESSE DI FATTO

a) Nell'aprile del 1976 la Direzione Generale delle costruzioni, armi ed armamenti navali (Navalcostarmi) invitò alcuni cantieri navali a partecipare ad una gara preliminare per la fornitura di dieci cacciamine in F.R.P. (Fiber reinforced plastic = vetroresina). Sorprese, al tempo, anche in rapporto alla complessità della commessa, l'esiguità del termine concesso: sessanta giorni solamente che, pur portati successivamente a settantacinque, a seguito delle proteste di alcuni dei cantieri concorrenti (1) restano assolutamente insufficienti per una seria analisi del problema. Se correntemente condotta, la gara poteva comunque costituire un primo contatto per una futura collaborazione tecnico-operativa. Accadde, invece, per tacere di altre sconcertanti circostanze sulle quali tornerò più avanti, che la commissione nominata per vagliare le risultanze della gara, conclusesse i suoi lavori, il 24 luglio 1976, scegliendo il «team» «Italcantieri-Intermarine». L'offerta congiunta dei due cantieri fu «valutata positivamente anche per quanto concerne la potenzialità nel campo progettistico e dell'allestimento» (2). Poiché l'esperienza dell'Intermarine in materia di

(1) Annesso 1 — Esposto dei cantieri Bagletto — Picchiotti — Italcraft con Appendici 1 e 2.

(2) Annesso 2 — Potenzialità del cantiere con Appendici 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15.

allestimenti era all'epoca pressoché *nulla*, è chiaro che fu il determinante avallo dell'Italcantieri a dare al «*team*» quella credibilità e quella affidabilità che l'allora pressoché sconosciuto cantiere di Sarzana non poteva certo assicurare convincendo la M.M. alla scelta, che metteva fuori gioco gli altri cantieri. Successivamente l'ammiraglio Paglia, responsabile di Navalcostarmi, il 30 settembre 1976 decise «*motu proprio*» di scartare la collaborazione Italcantieri-Intermarine, raccomandata alla commissione il 24 luglio, e di affidare invece l'intera commessa all'Intermarine. Dopo la realizzazione di una discutibile «*fetta*» di cacciamine, che servì soprattutto per consentire all'Intermarine di maturare una qualche esperienza nella vetroresina di grosso spessore, da usare nei cacciamine, il 7 gennaio 1978 fu firmato il contratto di fornitura. Contratto che trovava la ditta talmente impreparata, per profonde carenze infrastrutturali ed inesperienza specifica, che l'effettiva lavorazione dei cacciamine non poté iniziare prima del 31 maggio 1980 cioè oltre 2 anni e 3 mesi dopo la firma del contratto.

b) *Risultanze.*

Nel corso dei lavori in relazione a quanto esposto al punto 2a), si è potuto accertare che nel 1971/1972, nell'affrontare con nuovo vigore il problema delle costruzioni in vetroresina, la Marina Militare individuò nella capacità potenziale della ditta INTER INTERNATIONAL MARINE OF ITALY di Sarzana (Intermarine), l'unica società in campo nazionale idonea alla bisogna; capacità accertata nel 1972 in sede di visita effettuata dall'ufficio VIP di Marinarsen La Spezia, per l'iscrizione della ditta nell'albo dei fornitori ed appaltatori della difesa (risposta alla prima delle domande inviate con foglio 229 del 1° dicembre 1982 dalla Commissione parlamentare di inchiesta e studio delle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti) pervenendo, nei primi mesi del 1975, ad eseguire prove comparate di scoppio, di fatica e di assorbimento rumore su pannelli in vetroresina realizzati dalla Intermarine.

Emerge quindi un filo conduttore logico fra i seguenti fatti:

- individuazione del cantiere (1972);
- prove di assorbimento, scoppio e fatica su pannelli in vetroresina (1975);
- gara preliminare per la costruzione di cacciamine in vetroresina (1976);

che, nella migliore delle ipotesi, nasconde malamente il tentativo di dar vita ad una sorta di cantiere preferenziale, al quale travasare anche informazioni tecniche che la Marina andava acquisendo.

Indagini svolte dalla concorrenza permisero facilmente di verificare numerose imperfezioni del procedimento precontrattuale, risoltesi tutte in evidenti vantaggi per la ditta Intermarine, rispetto alle rimanenti partecipanti alla gara, tanto che le stesse si sentirono legittimate ad inoltrare, il 16 febbraio 1978, un esposto al Ministro della Difesa del tempo, su quale sono riportate le irregolarità riscontrate. (Vedi il già citato annesso 1 con appendici 1 e 2).

Molti dei fatti denunciati dalle ditte concorrenti trovano, del resto, conferma nelle stesse relazioni del consiglio d'amministrazione dell'Intermarine, allegate ai bilanci, depositati presso la cancelleria del Tribunale di La Spezia: «Durante il 1975 la nostra società — riferisce agli azionisti l'amministratore delegato — ha effettuato studi e ricerche sistematiche per la realizzazione di uno speciale FRP amagnetico/antishock; tale attività è stata svolta a seguito di specifico interesse dimostrato dalla M.M.I. per la realizzazione di cacciamine in

F.R.P. ... *Tali strutture sono state progettate e realizzate a livello di prototipo da Intermarine in funzione prioritaria delle qualità richieste specificamente per la costruzione di un cacciamine. Le prove, oltre ad essere state condotte all'interno dell'azienda, sono state condotte anche presso gli uffici competenti della M.M.I. e l'esito delle stesse è stato più che soddisfacente, tanto che nel mese di febbraio del corrente anno Intermarine ha ricevuto da parte della M.M.I. la specifica richiesta d'offerta per 10 cacciamine aventi le caratteristiche già studiate».*

La M.M.I., dunque, ha validamente collaborato con l'Intermarine nella messa a punto del progetto di cacciamine in F.R.P. e perciò probabilmente l'amministratore delegato, nella sua relazione per l'esercizio 1977, scrive: «Ed è perciò che sentiamo il dovere di esprimere anche in questa sede il nostro vivo ringraziamento alla Marina Militare Italiana per la fattiva e qualificata collaborazione».

Non si comprende che senso avesse, allora indire una ricerca di mercato, che indubbiamente avrebbe privilegiato l'Intermarine — la quale da oltre un anno lavorava al progetto con la collaborazione degli uffici tecnici della M. M. — rispetto agli altri cantieri, che di tale collaborazione non avevano usufruito ed ai quali, per giunta, venivano concessi limiti di tempo proibitivi.

Per valutare la condotta dell'Amministrazione in questa fase basta rifarsi a rapporti presentati alla stessa Commissione d'inchiesta in cui si legge: «Dopo aver acquisito i dati tecnici delle predette prove (di scoppio, sui pannelli forniti dalla Intermarine-1975), la Direzione Generale ha richiesto alla ditta una offerta per la fornitura di dieci cacciamine. Subito dopo, però, onde effettuare una conclusiva verifica delle tecnologie per le fibre plastiche allora disponibili, la Direzione Generale ha annullato la predetta richiesta di offerta e sulla base di un progetto di massima del Comitato per i progetti delle navi, delle armi e degli armamenti navali, è stata indetta, nell'ambito della legge navale, una indagine di mercato per la costruzione di unità cacciamine» (3).

A prescindere dal fatto che le relazioni del comitato di attuazione della legge navale non recano alcuna notizia della ricerca di mercato (che in ogni caso tale ricerca non pare rientrasse nelle finalità della stessa legge) emerge che l'indagine di mercato è stata di fatto una semplice formalità cui l'Amministrazione ha voluto o dovuto assoggettarsi per dare maggior forza ad una decisione che era già da tempo presa (si vedano in proposito i commenti del Ministro della difesa *pro tempore*, onorevole Ruffini).

Infatti la ricerca è stata indetta dopo che già le ditte italiane sul mercato erano state di fatto escluse e che la costruzione delle unità, con tutte le loro caratteristiche, era stata attribuita sin dal 1976/1977, nell'almanacco Jane's Fighting Ships (la più prestigiosa pubblicazione mondiale del settore) alla società Intermarine ed inserita nel capitolo destinato alla flotta italiana (1977/1978) (4) senza che la Marina Militare sentisse la necessità di richiedere una rettifica per la pubblicazione di un dato, all'epoca, assolutamente infondato.

Né è privo di significato il fatto che l'Intermarine, il 16 luglio 1976, (quando ancora la ricerca di mercato era in corso e la commissione appositamente

(3) Annesso 3 — Memoria sulla vicenda Intermarine:

a) compilata dallo scrivente e trasmessa alla Commissione;

b) commenti preliminari alla relazione del Senatore Oriana;

c) commenti preliminari su alcuni problemi connessi con la commessa Intermarine.

d) commenti provvisori alla relazione finale del Capo di Stato Maggiore della Marina con

Appendice 1.

(4) Annesso 4 — Estratto del Jane's Fighting Ships edizione 1977-1978.

costituita non aveva espresso la sua valutazione) già richiedeva all'ANAS la trasformazione della campata del ponte della Colombiera (5). Evidentemente certa della vittoria e dell'aggiudicazione della commessa, l'Intermarine si preoccupava di aprire ai costruendi cacciamine la via del mare, altrimenti inaccessibile. (Il progetto di trasferimento via terra verrà solo 5 anni dopo, il 7 maggio 1981).

Sempre in margine alla ricerca di mercato, occorre, ancora, segnalare che sin dal 1975 l'Intermarine era in possesso delle specifiche costruttive del cacciamine, assai simili a quelle assegnate come «tema» ai concorrenti nell'aprile 1976. Copia delle specifiche del 1975 era, infatti, in possesso dell'Intermarine (come risulta dagli atti del tribunale di Genova, trasmessi alla Commissione d'inchiesta).

È appena il caso di ricordare che gli altri cantieri presero conoscenza delle specifiche dei cacciamine solo nel 1976, cioè oltre un anno dopo l'Intermarine!

c) *Fetta di cacciamine.*

Una particolare attenzione merita la questione della costruzione d'una sezione sperimentale di cacciamine, detta «fetta».

Merita, intanto, una sottolineatura la singolarissima procedura adottata, inedita per l'amministrazione militare, che pur affronta di continuo problemi di nuova tecnologia, e mai prima aveva avvertito la necessità di costruire «fette di navi», per esempio per i dragamine realizzati in Italia (classe Arsella) che operano anche in acque basse e minate e quindi pericolose per la possibilità di scoppi.

In merito alle modalità dell'operazione occorre, inoltre, osservare:

1) che il contratto richiedeva la costruzione d'una fetta a dimensione vera, mentre l'Intermarine ha realizzato una fetta in scala 2/3 dal vero (il che significa un volume circa 1/3 di quello reale) senza alcuna riduzione di prezzo. In pratica, quindi, si è verificato un abnorme e rilevante aumento dei costi previsti contrattualmente;

2) che successivamente all'Intermarine fu riconosciuta una «revisione di prezzo» di circa 126 milioni, esorbitante se riferita ai tempi brevi nei quali la costruzione fu realizzata;

3) che la fetta è priva delle sovrastrutture (le quali secondo la ditta, concorrerebbero invece alla resistenza complessiva della nave);

4) che le indicazioni tecniche delle prove eseguite sulla fetta sono del tutto inattendibili, specie per quanto riguarda le deformazioni longitudinali dell'intera nave (in quanto riferite ad una sola sezione e per giunta in scala 2/3 dal vero);

5) che nessuna indicazione le prove di scoppio possono dare circa la resistenza degli organi interni del motore sistemato in apposita «culla», e di altre fondamentali attrezzature (il motore fu sostituito da una massa equivalente in cemento);

6) che lo stampo della fetta, da realizzarsi (secondo le specifiche del marzo 1976) in due parti, successivamente utilizzabili nella costruzione dell'unità vera e propria, fu invece realizzato in modo diverso, non utilizzabile nell'effettiva costruzione (non foss'altro per il fatto che di dimensione 2/3 dal vero) con ingiustificato aggravio di spesa;

7) che nella fetta, visibile ancor oggi presso l'Arsenale M. M. di La Spezia (e che lo scrivente ha visitato) si è fatto uso di bulloni per fissare le masse allo

(5) Annesso 5 - Documenti relativi alla richiesta di apertura del ponte della Colombiera.

«scafo», mentre l'Intermarine ha sempre fieramente contestato l'uso di bulloni. (In proposito si è anche pretestuosamente sostenuto che i bulloni, in caso di esplosioni di mine, potevano essere proiettati in fuori e colpire il personale, mentre in realtà, quando la nave opera sui campi minati i locali, sotto coperta, sono tenuti sgombri).

V'è poi da rilevare che il cacciamine, attualmente in fase di realizzazione, presenta caratteristiche che lo rendono assai diverso da quello previsto in sede di ricerca di mercato — quello, cioè, del quale fu realizzata una «fetta». La lunghezza, ad esempio è cresciuta di circa 5 metri, il dislocamento è salito ad oltre 500 tonnellate, si sono montati stabilizzatori, inizialmente non previsti, è aumentata l'immersione, è aumentata l'altezza del ponte resistente più alto (addirittura da 4 metri a 7 metri) ecc. In breve, le indicazioni fornite dalla fetta erano scarsamente attendibili. Ma, quand'anche fossero state assolutamente attendibili, le modifiche successivamente apportate al cacciamine tolgono loro valore. (Tra l'altro la commissione d'inchiesta non ha ottenuto in visione le specifiche relative alla fetta in scala 2/3).

La fetta di cacciamine ha principalmente consentito all'Intermarine di prepararsi — a spese dello Stato — nella costruzione e nell'allestimento di unità militari in uso nella guerra di mine. Il più evidente risultato, prodotto dalla sperimentazione sulla «fetta» è stato, in concreto, un brusco rialzo dei prezzi della fornitura dei 4 cacciamine. (In proposito si leggano i tre appunti del Ministro *pro tempore* onorevole Attilio Ruffini, agli atti della commissione).

Tenuto conto della brevità dei tempi trascorsi tra le presentazioni delle offerte delle ditte in sede di ricerca di mercato e la firma del suddetto contratto per la fornitura della «fetta nave», avvenuta in data 19 novembre 1976, considerati i tempi tecnici per vagliare sia le offerte pervenute in sede di ricerca di mercato sia quella fatta in prima istanza dalla ditta Intermarine per la fornitura della «fetta nave» nel periodo festivo estivo che, nel nostro Paese, se non paralizza, almeno rallenta tutte le attività, emerge un comportamento dell'Amministrazione che desta non poche perplessità.

C'è allora da accertare se c'è stato un atteggiamento di favore avuto dall'Amministrazione nei confronti di uno dei concorrenti perché così facendo si sarebbe venuto meno ad uno dei principali obblighi giuridici che ci si assume allorché si fa ricorso ad una trattativa privata plurima.

Ciò, oltre a costituire violazione ad una corretta esplicazione dell'azione amministrativa, è una evidente offesa ai principi costituzionali, in quanto impedirebbe di ottenere dalle offerte elementi di giudizio correttamente comparabili, tali da poter formare oggetto di una seria analisi da parte degli organi tecnici e consultivi.

Occorre premettere che dei capannoni (che peraltro vedremo che non erano idonei alla costruzione dei cacciamine) e dei manufatti non sono indicativi di una potenzialità se non sono supportati dalla necessaria professionalità e dall'indispensabile esperienza manageriale, le quali vanno valutate solo sulla scorta delle relative realizzazioni. Sorgono quindi già non pochi dubbi quando si rileva che nel 1972 l'ufficio VIP dell'arsenale di La Spezia, iscrive nell'albo dei fornitori ed appaltatori dell'amministrazione militare una società che al tempo non aveva ancora costruito nulla (vedi in merito, l'annesso 2).

Molte le interconnessioni, fra amministrazione e cantiere, che emergono nei bilanci della società.

Significativi i ringraziamenti rivolti alla Marina per la sua «fattiva collaborazione» e la già citata relazione dell'amministratore delegato dell'Intermarine il quale ammette che la ditta iniziò nel 1975 studi e ricerche per la realizzazione di cacciamine in FRP a seguito di specifico interesse della M. M. L'Intermarine in altri termini, si mosse nella prospettiva fattale intravedere dalla Marina Militare di acquisire l'importante commessa.

E che questa prospettiva fosse effettiva e corposa lo conferma il fatto che, come già detto, negli anni dal 1976 al 1978, venivano pubblicati sui più prestigiosi almanacchi navali, prima ancora quindi che fosse sottoscritto ed approvato il relativo contratto, notizie e caratteristiche delle suddette unità, la cui costruzione viene, profeticamente, attribuita all'Intermarine.

La Marina Militare minimizza il fatto, asserendo che trattasi di pubblicazioni private, ma subito dopo, nella relazione presentata alla commissione d'inchiesta il 18 marzo 1983, a pag. 6, secondo capoverso, fa ad esse esplicito riferimento per dare la consistenza delle unità cacciamine in vetroresina nelle altre marine.

Ci si trova dinanzi ad una forma particolare di millantato credito o ad una semplice precursione di avvenimenti che attendevano solo una «fastidiosa» sanzione formale?

c) *Diritto.*

Per quanto accertato, sembrano essere stati violati gli articoli:

– 353 del codice penale secondo il quale: «Chiunque... impedisce o turba la gara nei pubblici incanti o nelle licitazioni private per conto di pubbliche amministrazioni, ovvero ne allontana gli offerenti, è punito con la reclusione fino a due anni e con la multa da lire 40 mila a 400 mila...».

– 2.2 della legge 22 marzo 1975, n. 57 (con riferimento all'articolo 97, primo capoverso della Costituzione): eccesso di potere per disparità di trattamento. Eccesso di potere per travisamento di fatti. Eccesso di potere per contraddittorietà intrinseca ed illogicità grave e manifesta.

Sembra infatti che l'amministrazione sia stata fuorviata, nelle sue decisioni, da false opinioni sulla reale portata dei suoi poteri discrezionali in tema di ricorso alla trattativa privata e sull'interesse legittimo dei partecipanti alla suddetta ricerca di mercato, che la più recente ed argomentata giurisprudenza del Consiglio di Stato, in materia di situazioni giuridiche soggettive lese nell'ambito del procedimento precontrattuale, condotto con le modalità della trattativa privata, ha fatto ricadere nell'ambito delle disposizioni generali dell'articolo 92, regio decreto 23 maggio 1924, n. 827.

Chiaramente non si è tenuto conto del parere del Consiglio di Stato, Sez. IV del 5 novembre 1971, n. 945 con il quale si ribadisce che «la ditta invitata a partecipare alla procedura di trattativa privata plurima» si presenta, rispetto alle determinazioni finali dell'amministrazione «come titolare di una posizione giuridicamente rilevante» per ottenere la corretta applicazione «delle norme e dei principi di diritto che la pubblica amministrazione è tenuta ad osservare nell'esercizio dei suoi poteri».

E questi diritti le società concorrenti hanno fatto valere con il già cennato ricorso del 16 febbraio 1978 al Ministro della difesa del tempo (vedi annesso 1).

– 2, comma primo della legge 22 marzo 1975, n. 57 che nell'intento di dare speditezza ed agilità all'attuazione della cosiddetta «legge navale» ha consentito all'amministrazione di potersi avvalere di contratti stipulati anche diretta-

mente a trattativa privata, con enti, società ed imprese che abbiano *particolare competenza, idonei mezzi tecnici* e siano di *assoluta fiducia*.

L'amministrazione fa continuo riferimento ad un obbligo pressante di passare al più presto alla fase realizzativa della legge navale. Ma qualunque sia la fretta e le sue relative motivazioni, non è possibile accettare deroghe alle garanzie di legge.

Emerge ora chiaramente che la ditta Intermarine non possedeva e non rispondeva ai requisiti richiesti dalla legge navale.

Il possesso di una buona tecnologia non rende automaticamente idonea una società, dall'esperienza limitata o nulla, (la ditta non aveva costruito alcuna unità per la Marina italiana e nemmeno cacciamine o dragamine), a divenire unica responsabile e capocommessa di una costruzione avente, per ammissione di tutti, *difficoltà comparabili solo all'allestimento di unità subacque*.

È questo un errore che non può essere stato commesso involontariamente dai nostri uffici tecnici militari.

d) *Considerazioni.*

Il comportamento avuto dall'amministrazione in sede precontrattuale tradisce, quanto meno il già detto tentativo di dare vita ad una struttura legata, tramite un canale preferenziale, alla M. M.

C'è da chiedersi in particolare se l'interesse della Intermarine alla vetroresina, per costruzioni di cacciamine, sia scaturito da uno spontaneo indirizzo, come si vuol far credere, oppure, da una ben precisa prospettiva fatta intravedere al cantiere.

Il comportamento della amministrazione, durante la cosiddetta ricerca di mercato, sarà una ulteriore prova dei legami che si sono venuti a stabilire fra la M.M.I. ed il cantiere.

Sempre dal bilancio 1975 della Intermarine si apprende che nel corso dell'anno, sulla base di specifiche costruttive fornite dalla Marina, la società aveva tra l'altro «progettato e realizzato a livello di prototipo... in funzione prioritaria delle qualità richieste specificamente per la costruzione di un cacciamine» alcune strutture. «Le prove oltre ad essere condotte all'interno dell'azienda, sono state eseguite anche presso gli uffici competenti della M.M.I.». A seguito dell'esito delle suddette prove, ritenute dalla Marina «più che soddisfacenti», l'Intermarine ricevette nel febbraio 1976 «la richiesta d'offerta per 10 cacciamine aventi le caratteristiche già studiate». Fino a questo punto l'aggiudicazione della commessa è un fatto «personale e privato» fra la Marina e l'Intermarine.

Ad un tratto l'amministrazione ha un ripensamento e con una procedura assolutamente paradossale, indice una ricerca di mercato, alla quale sono invitate alcune delle ditte che potevano essere in grado di costruire le unità, sicura che la ricerca di mercato non poteva che confermare l'esistenza di un solo concorrente valido, considerato che era in possesso di un progetto già messo a punto e collaudato.

E nella convinzione di non dover comunque rischiare si impongono dei tempi estremamente stringati per la presentazione delle offerte e lì, dove non basta, si escludono gli altri potenziali concorrenti con pretesti a volte risibili.

Basti per tutti la considerazione riportata nell'ultimo capoverso di pag. 16 della relazione dello S.M.M. del 18 marzo 1983, dove si legge: «All'inizio del 1970 si constata che una collaborazione italo-britannica, nel campo della vetro-

resina ha poche probabilità di riuscire perché la VOSPER THORNYCROFT non appare disposta a cedere il proprio know-how *senza adeguata compensazione*.

Con analogo pretestuosa motivazione verrà respinta, nel 1976, l'offerta del Consorzio che si rifaceva alla tecnologia inglese, per la costruzione degli scafi in vetroresina.

Non c'è chi non sappia che le fonti di guadagno di una società sono, oltre che il portafoglio commesse, il *know-how* e l'esperienza e professionalità delle maestranze. Pretendere la cessione di parte di questo patrimonio senza adeguata compensazione è semplicemente fuori del tempo.

Non v'è dubbio alcuno che la Direzione generale competente si sia comportata nei confronti dell'Intermarine con criteri valutativi difformi da quelli usati nei confronti della concorrenza. La ricerca di mercato escludeva praticamente una valutazione delle capacità comparative di *allestimento* (capacità che l'Intermarine non possedeva tanto che ricorse alla Ditta Signani per l'allestimento).

Tale diversità emerge non solo dalla relazione del 3 dicembre 1977, n. 9211 della Direzione generale, inviata al Ministro della difesa del tempo, ma dal fatto che volutamente non si sono voluti tenere presente: la localizzazione degli impianti; la limitatissima esperienza specifica della ditta, specie nel settore degli allestimenti, (si dovrà fare infatti nel corso della costruzione largo ricorso a personale della Marina con pratica di allestimenti, specie sommergibili); la scarsa consistenza aziendale.

Di contro, invece, nelle considerazioni sull'esposto delle ditte Baglietto — Picchiotti — Italcraft, inviato al Ministro a firma ammiraglio ispettore capo (GN) Dario Paglia, al punto 12, si legge testualmente: «Per quanto concerne l'eccesso di potere nei giudizi comparativi della Commissione, basta ricordare il fatto che la Direzione generale era a conoscenza che nessuna trattativa a carattere industriale era intercorsa tra il Consorzio e la VOSPER, trattativa che necessariamente sarebbe dovuta avvenire prima dell'indagine di mercato, per poter conferire validità all'offerta del cosiddetto Consorzio, centrata sull'uso della tecnologia VOSPER per la costruzione dello scafo in F.R.P.». Mentre si avanzano riserve sulla possibilità che così complesse trattative, tra cantieri di nazioni diverse, possano essere condotte a buon fine nell'arco di solo sessanta giorni, si evidenzia quanto queste valutazioni, derivanti chiaramente da «riservate informazioni», contrastino pesantemente con le gravi omissioni e leggerezze commesse in favore della Intermarine, emergenti dalla lettura delle risposte inviate dal Ministero difesa alle domande rivolte con il foglio 229 in data 1° dicembre 1982, che risultano costellate di reticenze ed omissioni, come vedremo allorché passerò a trattare la potenzialità del cantiere Intermarine.

Ciò è tanto più grave se si tiene presente quanto riportato al paragrafo 1.2 dell'appunto per il Ministro in data 13 febbraio 1978, a firma ammiraglio ispettore Dario Paglia, dove si legge: «... Da detto documento emerge chiaramente il giudizio della Commissione sulla "non idoneità" della ditta e delle sue consociate ad avviare, sul piano pratico, *in concreti termini di tempo*, il programma di unità militari con scafo in vetroresina realizzato secondo gli intendimenti della M.M. Quanto sopra, pur prescindendo dalla scarsa credibilità del prezzo offerto, troppo modesto in relazione alla complessità dell'impresa».

Vedremo in seguito, trattando i ritardi di allestimento dei cacciamine, come è stato necessario dilatare questi «concreti termini di tempo» che avrebbero fatto optare per la soluzione Intermarine e come il prezzo «troppo modesto» sia risultato credibilmente più vicino al reale impegno da sostenere per la

realizzazione dell'opera, di quanto lo fosse al tempo quello Intermarine, allorché si sono accertati:

— lo stato di disagio in cui al tempo si trovava l'Intermarine, per via delle ipoteche sul capitale;

— la effettiva potenzialità del cantiere che, come tanti, era solo specializzato certamente per la costruzione di imbarcazioni da diporto e similari, ma non per unità *militari* e in particolare di dimensioni di circa 500 tonnellate (l'unica esperienza militare di qualche rilievo era stata la vedetta per il Gabon).

È quindi altamente probabile che nel prezzo di 64 miliardi, elevato nel 1980 a 140 miliardi, siano state comprese le spese di ristrutturazione del cantiere nonché la rimozione delle ipoteche su esso gravanti.

Quanto accaduto sembra grave per una Direzione generale che dichiara e dimostra di essere così attenta e scrupolosa nell'aggiudicare le commesse tanto da accertare l'esistenza o meno di contatti a livello tecnico-industriale fra cantieri esteri, contatti che, come noto, vengono protetti da grande riservatezza, e che rifiuta offerte molto «contenute» in quanto le ritiene sospette, in relazione alla complessità dell'impresa. Si tratta di fatti che non possono non destare dubbi e preoccupazioni.

3. POTENZIALITÀ DEL CANTIERE (6)

a) La consistenza del cantiere Intermarine all'inizio del 1975, allorché, come si legge nella relazione del Consiglio di amministrazione, allegata al bilancio per l'esercizio 1975, si manifesta «la collaborazione della M. M. con il cantiere», collaborazione di cui, come detto, si hanno i primi segni fin dal 1972, emerge dai seguenti dati:

— la «Inter International Marine of Italy» fondata nel 1970 con capitali versati in massima parte dai cittadini svizzeri Arthur Weber e Robert Sutz, in rappresentanza della «Simonin A.G.» di Zurigo e della «Verkehrs Aktiengesellschaft» di Losanna, dedica i primi anni alla costruzione dello stabilimento. Solo nel 1973 si ha l'avvio «seppur in limitata misura, della operatività aziendale vera e propria» (dalla relazione del Consiglio di amministrazione allegata al bilancio del 1973).

— Il cantiere sorto per costruire imbarcazioni da diporto (la licenza edilizia, rilasciata nel dicembre 1970 dal comune di Sarzana, reca infatti tale indicazione) si dedica alla progettazione di motoscafi, off-shore, ecc., dei quali, però, non pare esista forte richiesta sul mercato: il bilancio del 1974, alla voce «ricavi imbarcazioni» riporta la somma di sole 291.013.100 lire. La stessa motovedetta da 27 metri, destinata al Gabon, portata come prova inoppugnabile della capacità del cantiere, nel 1975, non era stata ancora ultimata: «...nell'esercizio 1975 — si legge ancora nel bilancio — si è proseguito... all'allestimento della motovedetta da 27 metri, il cui varo è previsto per il luglio 1976». Resta quindi accertato, con sufficiente margine di sicurezza che, la potenzialità della società Intermarine, al momento dell'aggiudicazione della commessa, per i predetti motivi, ammessi dalla stessa Direzione Generale, non fosse tale da consentire la costruzione dei grandi scafi.

Questo riconoscimento è rilevabile dalla lettera di Navalcostarmi in risposta ad una richiesta dell'Avvocatura dello Stato. Si riconosce in essa che la ditta

(6) Sull'argomento «Potenzialità del cantiere» si è riferito in maggior dettaglio nell'Annesso 2.

non disponeva dello spazio indispensabile per costruire grandi scafi, tanto che era necessario allestire un *fossato (trincea)* per dare il necessario spazio «*verticale*» alla costruzione e che il cantiere *non disponeva ancora della indispensabile attrezzatura di varo (bacino di varo)*.

Infatti nella citata lettera di Navalcostarmi si legge: «Nel caso del contratto in argomento l'altezza del capannone esistente non consentiva la costruzione dello scafo del cacciamine e si è reso necessario abbassare parte del piano di lavoro, creando una fossa (trincea) all'interno del capannone stesso. Poiché le dimensioni e il peso del cacciamine non consentono la messa in acqua della unità con la gru, la trincea dovrà essere messa in comunicazione con il fiume Magra attraverso un bacino di varo. La necessità delle anzidette opere era cognita all'Amministrazione prima che si addivenisse alla stipulazione del contratto».

b) *Risultanze.*

Si deve aggiungere che la ditta, all'atto del contratto, non solo non disponeva delle suddette attrezzature, ma non aveva avanzato neppure la relativa richiesta al sindaco di Sarzana (la richiesta fu inoltrata ben 10 mesi dopo la firma del contratto, come ricorda l'Avvocatura dello Stato). A riguardo desta inquietudine il significato che si può e deve dare alle seguenti frasi tratte dal suddetto documento: «Se ora si considera che la Società Intermarine era a conoscenza ben prima del 1978 che le sarebbe stata affidata la fornitura... In altri termini la ditta aveva il dovere di realizzare tempestivamente quelle opere che possono ben considerarsi *presupposto indeclinabile dell'affidamento della fornitura*, e comunque di realizzarle senza poter pretendere che la sua inerzia o quella di terzi possa ricadere, quanto a conseguenze economiche, sull'amministrazione committente».

Si evince, quindi, che, all'atto della firma del contratto la ditta oltre a non disporre di attrezzature essenziali per dare inizio ai lavori *iniziati poi con due anni di ritardo* (è da chiedersi perché questi ritardi non misero in allarme l'amministrazione!) non aveva neppure avanzato la richiesta di autorizzazione ad eseguirli e non poteva quindi avere alcuna sicurezza che questa venisse concessa, tenuto conto anche del fatto che il cantiere si trovava in parte in posizione di abusivismo edilizio.

Non esistevano quindi gli elementari, indispensabili presupposti per la realizzazione di tali strutture, non disponendo all'epoca la società: né dei permessi del Genio Civile, né delle autorizzazioni della Capitaneria di porto, in aggiunta alle sopra indicate concessioni edilizie del Comune di Sarzana (quest'ultime rilasciate solo nel marzo 1979).

Queste carenze dovevano essere ben note a Navalcostarmi prima della firma del contratto. Inoltre bisogna evidenziare che il rilascio delle concessioni edilizie da parte del comune ha dato luogo ad un procedimento giudiziario presso la pretura di Sarzana. Per dare una idea dell'entità dei lavori che è stato necessario effettuare per mettere il cantiere in condizione di iniziare la costruzione delle unità, si sottolinea che la trincea ha le dimensioni di circa 200 metri di lunghezza, dieci di larghezza e 3,5/5 metri di profondità; l'entità dei lavori per la costruzione del bacino di varo è di per sé evidente.

Non bisogna dimenticare inoltre che il cantiere, dalla così modesta potenzialità iniziale, era ubicato a monte di un ponte sul Magra che ostacola, a detta

del cantiere e delle autorità militari, il raggiungimento al mare delle unità navali costruite (7).

L'amministrazione della difesa sostiene di aver accertato che l'ANAS aveva già concesso, all'atto della stipula del contratto, l'autorizzazione a rendere apribile una campata del ponte della Colombiera e chiede di potersi avvalere del principio della presunzione di legittimità degli atti amministrativi, in considerazione della disparità delle sfere di attribuzione e di competenza delle varie amministrazioni interessate, ma tutto questo, unitamente alle carenze precedentemente evidenziate, dimostra quanto parziale e poco oculato sia stato, per dolo o colpa, l'accertamento compiuto a suo tempo dagli organi della pubblica amministrazione.

Un fatto resta incontestabile: la ditta ha ottenuto *15 miliardi di anticipo due anni prima che i lavori potessero essere iniziati*.

Se tale lasso di tempo, a prescindere dalla somma poco oculatamente esitata, fosse stato concesso a tutte le ditte per perfezionare le proprie offerte, ben diverso sarebbe stato il quadro di partenza, con innegabili vantaggi per l'amministrazione.

Non va dimenticato che l'urgenza della commessa veniva ritenuta tale da dover concedere solo 15 giorni di proroga per la consegna delle proposte, in sede di ricerca di mercato!

Si era sbagliato prima o si sbagliava dopo?

c) *Diritto*.

È condizione principale e irrinunciabile, per sottoscrivere un contratto, l'accertamento della affidabilità e solvibilità della ditta a portare a buon fine la commessa. In particolare il già ricordato articolo 2, comma primo, della legge 22 marzo 1975, n. 57 prevede e stabilisce che le imprese abbiano particolare competenza, idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia.

Non v'è dubbio che la società in questione, nata e sviluppatasi nel modo descritto non poteva avere la necessaria professionalità da rispondere interamente ai suddetti requisiti, anzi alla fine apparirà chiaramente che essa non possiederà per intero nessuna delle previste caratteristiche.

d) *Considerazioni*.

Stranamente la scelta della M.M.I. ricadde, nel 1975, su una ditta che non poteva vantare al suo attivo alcuna costruzione e con nessuna esperienza nel settore militare per costruzioni di unità dalle dimensioni riportabili a quelle degli attuali cacciamine, il cui allestimento, per ammissione della stessa amministrazione, è paragonabile, per difficoltà, solo a quello dei sommergibili.

Inoltre, la scelta di un cantiere a quel tempo controllato da capitale straniero (fino alla fine del 1976) appare inopportuna e censurabile sotto il profilo della sicurezza (l'ingegnere progettista tra l'altro risultava cittadino del Sud Africa), come del resto si evince dalla lettura dell'articolo 36 del contratto di fornitura «Tutela del segreto di Stato».

È il cantiere Intermarine in condizione di assicurare, con ragionevole certezza, il «buon fine» della commessa affidatagli?

Chiaramente no, ed i fatti hanno dato ragione a coloro che avevano visto giusto in quanto all'epoca della firma del contratto (ed anche molto posteriormente) la società non aveva i requisiti previsti dall'articolo 2 della legge navale,

(7) Su questo problema vedi la documentazione inviata dal Tribunale di Genova alla Commissione.

in quanto non poteva vantare particolare competenza nel settore, né disponeva di mezzi produttivi necessari per la realizzazione dell'impresa.

Per quanto attiene l'*assoluta fiducia* occorre distinguere: se si deve intendere sotto il profilo sicurezza, essa potrebbe e dovrebbe essere riposta in una ditta dalla chiara origine *nazionale*; se si deve intendere sotto il profilo tecnico-amministrativo, non v'è dubbio che nulla poteva far propendere per l'Intermarine, quasi sconosciuta nel campo delle grandi costruzioni e ignota al settore militare per mancanza di significativi precedenti.

Da tutto quanto precede emerge chiaramente quanto fosse altamente probabile che il cantiere non potesse tener fede, in generale, all'impegno sottoscritto nei tempi previsti. Chi allora ha voluto ad ogni costo il contratto?

Se si leggono le lettere e i circostanziati appunti dell'ammiraglio Paglia in risposta alla richiesta di chiarimenti da parte del Ministro della difesa del tempo, si nota che le risposte assumono in alcuni tratti un tono provocatorio, perentorio e irriguardoso, un tono che lascia perplessi e preoccupati. Eppure l'ammiraglio Paglia aveva dato le dimissioni in circostanze che non sono state ancora chiarite.

Non si ritiene di dover eseguire accertamenti, non si hanno esitazioni di sorta; l'ammiraglio Paglia risponde in prima persona e non per dare assicurazioni, ma per rivendicare, risentito, una correttezza e severità di procedure che il tempo ha dimostrato essere solo nelle intenzioni.

È importante tenere presente che, alla data odierna, (19 aprile 1983), il ponte della Colombiera non è stato ancora aperto e non si è in grado di prevedere nemmeno la data dell'eventuale inizio lavori. Peraltro, come si è appreso solo di recente, i cacciamine possono giungere al mare via terra, ciò è stato affermato dalla stessa ditta nella relazione del 7 maggio 1981. Sotto tale ponte, sono passate, previo zavorramento, navi il cui tonnellaggio ha raggiunto anche le cinquemila tonnellate. Non vi dovrebbero essere ostacoli perciò al passaggio dei cacciamine, che stazzano appena 500 tonnellate e sono di eccezionale robustezza (previo zavorramento ed eventuale alleggerimento delle sovrastrutture non essenziali cioè quelle al di sopra il ponte resistente più alto).

Per il cantiere, che dichiara come non praticabile questa via, e che dopo aver affermato pienamente possibile il passaggio via terra nega anche questa seconda via, v'è la possibilità che il falso problema del ponte sia un elemento da sfruttare per ottenere, da una amministrazione che per un lungo periodo si è dimostrata assai accondiscendente, ulteriori dilazioni nei tempi di consegna e coprire così una impreparazione ed una inadeguatezza che dovevano e potevano essere rilevate sin dai primi elementari adempimenti per l'aggiudicazione della commessa.

Si tenga presente che, nonostante la data di consegna della prima unità fosse stata fissata al 13 maggio 1981, lo stato di avanzamento del primo dragamine è tale che se oggi il ponte dovesse per incanto scomparire il cacciamine non potrebbe ancora *operare nella cacciamine* per mancanza delle adeguate apparecchiature (sistema SMIN).

4. RITARDO NELL'APPONTAMENTO E VALUTAZIONE DEGLI STATI D'AVANZAMENTO

a) Il termine contrattuale originario per la consegna del primo cacciamine è stato fissato in 1050 giorni a decorrere dalla data di ricezione della comunicazione di avvenuta registrazione alla Corte dei conti del decreto ministeriale di approvazione del contratto, per cui la data di approntamento alle prove del

«Lerici» veniva a scadere al 13 maggio 1981. (Il problema dei ritardi e dell'avanzamento lavori è stato trattato in apposito annesso a questa relazione).

Poiché la Marina Militare ha riconosciuto quale ritardo dovuto a cause di forza maggiore, giusto l'articolo 22 del contratto, 357 giorni, il termine contrattuale per l'approntamento della prima unità veniva fissato al 14 maggio 1982.

Conseguentemente, al 20 aprile 1983, il ritardo ingiustificato verrà ad ammontare a 351 giorni.

b) *Risultanze.*

Nel corso dei lavori della commissione è emerso chiaramente quanto carente ed approssimativa fosse tutta la materia attinente il riconoscimento dei ritardi e degli stadi d'avanzamento. Numerose sono state le interrogazioni parlamentari in merito.

Questo fatto è ampiamente significativo del come l'amministrazione, e nel caso specifico la Marina Militare, ha trattato il problema del controllo della costruzione delle unità, dando consistenza corposa ai dubbi che da sempre si avevano sulla efficacia dei controlli messi in essere dalle autorità militari.

Nel caso specifico si avanzano non poche riserve sui criteri adottati per il riconoscimento dei 357 giorni di proroga concessi (164 + 123 + 70) per scioperi avvenuti tra il 28 giugno 1978 ed il 28 febbraio 1982, ampiamente al di sopra della media nazionale.

La Marina Militare porta ad esempio della sua «efficace» opera di controllo le marginali defalcazioni di qualche giorno effettuate sulle consistenti richieste della società (esempio 12 giorni su 135 e 14 su 84).

Ma non v'è chi non veda come tali giustificazioni non intaccano minimamente il coacervo di inadempimenti emergenti. Anche questo specifico argomento è stato trattato in interrogazioni parlamentari.

Vi è da tenere presente che il sistema di valutazione dei ritardi incide sull'onere della revisione prezzi, che maturato a causa dei suddetti rinvii, conteggiati in modo che lasciano ampio spazio a critiche e perplessità, ha di fatto portato la suddetta previsione, nel bilancio difesa 1983, a tre volte quella originaria.

Comunque la data di approntamento fissata nel 14 maggio 1982, per inerzia o tacito consenso dell'amministrazione, è stata di fatto prorogata, per generici motivi tecnici, prima al 30 novembre 1982 e poi al 15 gennaio 1983.

Nella relazione elaborata dallo Stato Maggiore Marina il 18 marzo 1983 in relazione alle domande fatte dalla Commissione parlamentare d'inchiesta nel corso della seduta del 9 febbraio 1983, forse allo scopo di minimizzare i ritardi dovuti alla inadeguatezza della Intermarine e quelli che si andranno ad accumulare fino alla data di effettivo inizio delle prove, la Marina Militare asserisce che il «Lerici» «attualmente è pronto per le prove e la situazione di stallo è determinata solo dal problema del trasferimento a mare».

V'è da evidenziare due fatti che fanno dubitare non poco della veridicità di quanto sostiene lo S.M.M.:

1) al 31 dicembre 1982, lo stato di approntamento del cacciamine Lerici era stato valutato, dagli stessi organi militari (con giudizi che si sono spesso dimostrati approssimati per eccesso), all'87,71 per cento. È quindi quanto meno dubbio che alla data del 18 marzo sia stato possibile approntare il restante 12,29 per cento dell'opera;

2) la Marina Militare, dopo aver difeso, nella suddetta relazione del 18 marzo 1983, sia le proprie scelte sia il comportamento del cantiere, assicura di

aver prospettato al Ministro, sin dal 18 settembre 1982, la possibilità di risolvere il contratto e dichiara che si regolerà conseguentemente in conformità al parere che sarà espresso dalla Avvocatura Generale dello Stato (8).

A chi ha letto il foglio 186224 del 7 febbraio 1983, inviato da Navalcostarmi all'Avvocatura Generale dello Stato, non sarà sfuggito l'atteggiamento non proprio convinto dell'amministrazione nei confronti della decisione di risolvere il contratto, voluta e ribadita dal Ministro. Ma se questo atteggiamento può giustificarsi in relazione alle asserite necessità operative, gravissime riserve si avanzano sull'ostinato silenzio tenuto dall'amministrazione sull'esistenza di uno studio di fattibilità che la ditta Intermarine aveva inoltrato, sin dal 7 maggio 1981 con foglio 46.C.05.01, allo Stato Maggiore della Marina, a Navalcostarmi ed all'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia. (Tale foglio è però venuto alla luce solo nell'aprile 1983, cioè quasi 2 anni dopo la sua compilazione). Nel documento l'Intermarine dichiara che nelle more delle procedure per aprire il ponte «i cacciamine possono, in ogni momento raggiungere il mare» a mezzo di un *progetto alternativo* «che prevede di alare la nave a terra subito a monte del ponte e di vararla di nuovo subito a valle dello stesso». La ditta fa anche riferimento a precedenti altrui esperienze del periodo bellico durante il quale venivano ripetutamente alate e varate, in evidenti differenti condizioni tecniche e di lavoro, navi da oltre mille tonnellate e precisa che «*le difficoltà tecniche sarebbero di scarsissimo rilievo e pienamente superabili con tecniche odierne*». La Direzione Generale Arsenale M. M. di La Spezia conferma che si tratta di «*una impresa fattibile dal punto di vista tecnico nei termini proposti dalla ditta Intermarine o in termini simili*».

Se si tiene presente che:

– il problema della mancata apertura del ponte con il conseguente minacciato licenziamento delle maestranze da parte dell'Intermarine, ha gravemente turbato l'ordine pubblico della provincia di La Spezia;

– la Marina Militare, anche nella sua ultima recente relazione del 18 marzo 1983 ha continuato a sostenere che unica difficoltà all'inizio delle prove è costituita dalla presenza del ponte, ostacolo insormontabile per il raggiungimento del mare da parte dei cacciamine;

non v'è chi non veda quanto urgente ed irrinunciabile sia l'apertura di una inchiesta disciplinare ed amministrativa da parte del Ministro, che miri ad accertare quali interessi hanno spinto l'amministrazione ad assumere un così poco lineare atteggiamento ed a continuare a sostenerlo, sia al verificarsi di gravi fatti che hanno turbato l'ordine pubblico sia dinanzi alla Commissione d'inchiesta parlamentare.

L'amministrazione, dopo lunghe reticenze, era arrivata ad ammettere che era stata elaborata autonomamente dalla ditta la possibilità di procedere al trasporto via terra di cacciamine, al di là del predetto ponte, con uno studio di fattibilità. Tale studio portato in visione alla Direzione Generale non era mai stato inviato ufficialmente. Anche in questo caso l'amministrazione veniva smentita dai fatti.

Tale atteggiamento è non poco sospetto se si tiene conto che dietro all'apertura del ponte si agitano rilevanti interessi che travalicano i limiti della presente commessa (il problema è da lungo tempo all'attenzione del Tribunale di Genova).

(8) In Annesso 6 si riporta la lettera di Navalcostarmi all'Avvocatura Generale dello Stato in data 7 febbraio 1983.

Non è da escludersi che la stessa amministrazione si sia trovata a svolgere la funzione di ariete di interessi che non possono trovare soddisfacimento nel quadro della vigente normativa. L'aver dato una classifica di riservatezza al progetto; il non aver chiarito il suo contenuto nelle risposte alle interrogazioni; l'aver fatto, ancora una volta uso ed abuso improprio della normativa sulla difesa del segreto sono fatti che lasciano sconcertati. È inoltre noto che la classifica e declassifica di una pratica sono, per norma, di competenza del mittente. Sul foglio dell'Intermarine diretto allo Stato Maggiore Marina (il foglio del 7 maggio 1981 inviato alla Commissione porta il destinatario lo Stato Maggiore indicato con una freccia) appare a chiare lettere *invece* la firma dell'incaricato alla sicurezza di *Navalcostarmi* (C.F. GN Carlo Galeazzi) che ne autorizza la declassifica, con un crisma di legittimità veramente precario e tutto da dimostrare.

Altri gravi dubbi sono emersi sulla serietà con la quale l'ufficio di vigilanza ha seguito la costruzione delle unità allorché si sono confrontati i dati della relazione del Capo di Stato Maggiore della Marina circa l'avanzamento dell'impresa al 30 novembre 1980 (avanzamento indicato all'8,64 per cento), con quelli del contratto d'attuazione relativi al periodo 16 agosto 1979-15 agosto 1980, dove a pag. 415 si indica che la percentuale di avanzamento opera è del 15 per cento. Se ne ricava quindi la sorprendente conclusione che dal 15 agosto al 30 novembre 1980 si è avuto un *regresso d'opera* di circa il 7 per cento. L'errore viene riconosciuto come premessa al paragrafo 2 del capitolo X, pag. 66, della relazione dello Stato Maggiore Marina del 18 marzo 1983, ma il riconoscimento non può assicurare sulla vantata professionalità e qualificazione degli uffici tecnici di controllo. I dubbi e le incertezze sulla determinazione, sia dei giorni di ritardo per causa di forza maggiore sia dell'avanzamento economico, dimostrano chiaramente quanto poco corretta e legittima fosse l'opera di controllo svolta. Sembra quasi che i controllori, per lo meno nella fase iniziale dell'opera, quando ancora non era scoppiato lo scandalo, siano rimasti alquanto in balia dei controllati.

Infatti chiaramente di «favore» sono risultati i primi stadi di avanzamento riportati dall'amministrazione rilevati in un periodo in cui il cantiere certamente non avrebbe potuto iniziare la benché minima opera per l'assoluta mancanza di adeguate attrezzature ed infrastrutture (9).

(9) Particolare importanza assume, perciò, la questione della puntuale informazione sullo stato d'attuazione dei programmi della legge navale. Al riguardo spiace dover constatare che si è spesso tentato di occultare la realtà, fornendo indicazioni non attendibili. Ad esempio per quanto concerne lo stato di avanzamento dell'impresa cacciamine, dopo alcuni grossolani tentativi di accreditare per avanzamento di opera le somme versate in acconto alle ditte subfornitrici od alla stessa Intermarine — il che, tra l'altro, avrebbe fornito indicazioni ancor più fuorvianti di quelle denunciate nelle relazioni del comitato per l'attuazione della legge navale (3 per cento al 15 agosto 1978, quando ancora i lavori non erano iniziati. Mentre gli acconti versati — 24,8 per cento dell'intero importo all'atto della firma del contratto — rappresentavano, caso mai, un avanzamento del 25 per cento dell'impresa, se l'interpretazione proposta fosse stata corretta!) — si è reso noto il meccanismo di valutazione usato dall'amministrazione militare. Il confronto tra le indicazioni riportate nelle relazioni del comitato di attuazione legge navale e le percentuali d'avanzamento valutate sulla scorta dei verbali degli uffici della M. M., porta allora alle conclusioni illustrate in Annesso 7 (l'avanzamento dei lavori). V'è da osservare a questo proposito che non solo su vari aspetti della vicenda si sono fornite al Parlamento false indicazioni (i dati sull'avanzamento dell'impresa costituiscono uno degli esempi più evidenti) ma che anche si è tentato di nascondere la realtà facendo uso a sproposito della cortina fumogena del segreto militare. La richiesta di prendere visione delle specifiche contrattuali, all'allora Sottosegretario alla Difesa, onorevole Bandiera, non fu esaudita. Vedi Annesso 8 (lettera dell'onorevole Bandiera).

c) *Diritto.*

Per quanto detto, sembrano essere stati violati:

— l'articolo 355 del codice penale che testualmente recita: «Chiunque non adempiendo gli obblighi che gli derivano da un contratto di fornitura concluso con lo Stato, o con un altro ente pubblico, ovvero con una impresa esercente servizi pubblici o di pubblica necessità fa mancare, in tutto, o in parte cose od opere, che siano necessarie a uno stabilimento pubblico o ad un pubblico servizio, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa non inferiore a lire 40.000.

La pena è aumentata se la fornitura concerne:

- 1) ... *omissis* ...
- 2) cose od opere destinate all'armamento o all'equipaggiamento delle forze armate dello Stato;
- 3) *omissis* ...

se il fatto è commesso per colpa, si applica la reclusione fino ad un anno, ovvero la multa da lire 20.000 a 800.000.

Le stesse disposizioni si applicano ai subfornitori, ai mediatori e ai rappresentanti dei fornitori, quando essi, violando i loro obblighi contrattuali, hanno fatto mancare la fornitura»;

— la complessa normativa vigente in materia di computo di ritardi per causa di forza maggiore, inerente scioperi, e il calcolo dello stato di avanzamento delle costruzioni navali.

d) *Considerazioni.*

Emergono ancora una volta: il comportamento duttile ed acquiescente dell'amministrazione nei confronti della società e la sua scarsa disponibilità a collaborare con i massimi poteri dello Stato per accertare eventuali responsabilità civili e penali, di singoli o gruppi, per la tendenza a «far quadrato» intorno all'eventuale reo, in ossequio ad un errato concetto di casta.

Vengono a tal fine evidenziati ipotetici, irrilevanti meriti e minimizzate, se non negate, evidenti marchiane responsabilità.

A leggere attentamente la relazione del 18 marzo 1983 si intuisce, in verità, da parte dello S.M. un timido tentativo di fare un «distinguo» fra i propri compiti e quelli della Direzione Generale (Navalcostarmi), lì dove a pag. 2 evidenzia che:

— lo S.M.M. ha il compito di configurare le esigenze (specifiche tecniche-operative) e di assegnare le risorse, nel più generale contesto della pianificazione della Difesa, per i programmi della forza armata;

— la D. G. delle Costruzioni delle armi e degli armamenti navali provvede, nell'ambito delle proprie specifiche competenze e responsabilità nei confronti del Ministro e degli organi di controllo per tutto quanto concerne la fase tecnico-amministrativa delle realizzazioni (specifiche contrattuali, contratti, gestione dei contratti).

Ma dimentica di precisare che esiste sempre una irrinunciabile azione di controllo e di accertamento sull'aderenza dell'opera alle esigenze configurate, che non può essere sottaciuta ed ignorata, anche se a pag. 12 si vuol individuare come «una delle maggiori responsabilità del Capo della Direzione Generale competente» quella di dover prospettare al Ministro «la scelta più oculata che nel rispetto delle leggi assicuri il miglior soddisfacimento delle esigenze tecnico-operative avanzate dallo S.M., pur contemperandole con quelle più ampie di

molti altri aspetti della vita della Nazione». Con questa precisazione sulla distinzione di attribuzioni ci troviamo forse dinanzi ad una fuga di responsabilità dinanzi a precisi inadempimenti che si preannunciano veramente pesanti.

Si dimentica di porre nella giusta evidenza, oltre alla già ricordata irrinunciabile funzione di controllo, la tendenza che è prassi e necessità, in una struttura piramidale rigida come quella militare, di operare dopo essersi sentiti e consultati cosicché la decisione del superiore annulla e condiziona ogni tipo di manifestazione ed azione del subordinato.

Per non ricorrere ad esempi lontani, basti per tutti il caso relativo all'atteggiamento assunto dallo Stato Maggiore Marina, da Navalcostarmi e dalla Direzione dell'Arsenale Militare di La Spezia, nei confronti del piano alternativo per il trasferimento a mare dei cacciamine!

Il totale «*black out*» che è stato imposto alla soluzione prospettata dalla Intermarine è una chiara dimostrazione, sia dell'ossequio che non di rado nell'Amministrazione della Difesa gli uomini hanno nei confronti di una superiore volontà, anche se questa è in evidente violazione di leggi e regolamenti, sia della relativa facilità con la quale in ambito militare si possono pilotare e condizionare impunemente casi di dubbia legittimità.

Risulta pericoloso, e ciò appare in tutta la vicenda, per le conseguenze che si possono avere in molti altri settori della vita nazionale (sui quali si è già indirizzata l'attenzione della Magistratura) l'interesse e l'identificazione dello strumento militare verso l'industria degli armamenti.

Tale identificazione, emergente a pag. 15 della già più volte citata relazione, è concettualmente inaccettabile e comunque irrilevante ai fini che si prefigge la presente relazione.

5. UBICAZIONE DEL CANTIERE

Non si possono comprendere a pieno le preoccupazioni create dalla commessa, senza aver considerato il problema dell'ubicazione del cantiere.

L'Intermarine sorge, unitamente ad altri cantieri installatisi più o meno legittimamente, sulle rive del fiume Magra, a monte del ponte della Colombiera.

La sua luce, di circa 6 metri, consente il transito di navi di modeste dimensioni o di scafi di unità privi di sovrastrutture o con sovrastrutture parzialmente eliminate (e/o inclinate).

Tale situazione aveva causato difficoltà al transito delle navi costruite nei cantieri del Magra che avevano richiesto, sin dal 1973, la trasformazione di una campata.

Per vari motivi l'ANAS aveva sempre negato l'apertura del ponte e nulla, sino all'epoca della ricerca di mercato, lasciava pensare che mai il ponte sarebbe stato aperto.

Ciò anche in considerazione del fatto che ancor nel 1980 il Provveditorato regionale opere pubbliche della Liguria, con lettera del 16 ottobre, ricordava all'Intermarine che «il tratto di fiume Magra, dal ponte della Colombiera verso monte, non è classificato navigabile e quindi non è idoneo, sia dal punto di vista formale che sotto il profilo tecnico-idraulico, al transito dei natanti in genere ed in particolare a quelli che codesta società costruisce nel proprio cantiere posto lungo la sponda del fiume medesimo».

La M. M. non poteva non essere a conoscenza del problema in quanto, come detto in precedenza, un tratto del fiume, comprendente il ponte, ricade sotto la giurisdizione della Capitaneria di Porto di La Spezia ai sensi dell'articolo 55 del codice di navigazione.

Nonostante queste evidenti difficoltà la M. M. iniziò nel 1975, e forse anche prima, una serrata collaborazione con l'Intermarine, giungendo sino ad avanzare una richiesta di offerta per 10 cacciamine previsti dalla legge navale, senza accertarsi che il cantiere avesse in mano alcuna valida garanzia che il ponte potesse essere aperto.

L'esito della ricerca di mercato venne quindi a premiare il cantiere che, oltre alle evidenti deficienze tecnico-amministrative su evidenziate, era nella chiara impossibilità di assicurare il transito dei cacciamine sotto il ponte della Colombiera.

Se si tiene conto che prima dell'epoca della ricerca di mercato (aprile 1976) la Intermarine non si era preoccupata di affrontare il problema del ponte (la lettera all'ANAS per ottenere l'autorizzazione all'apertura del ponte porta la data del 16 luglio 1976), quando la ricerca di mercato era pressoché ultimata sorgono le non poche perplessità evidenziate in altra parte della relazione (10).

La assegnazione della commessa, ad una ditta inabilitata sotto vari profili a portarla a buon fine, può apparire come la testa d'ariete ad interessi di ben altro genere gravitanti nella zona del Magra, per i quali l'esistenza del ponte costituiva non poco ostacolo.

V'è da sottolineare quindi che un così importante contratto è stato stipulato fidando solo sulla parola dei dirigenti dell'Intermarine e su una convenzione, stipulata in tutta fretta nella notte di Natale 1976, tra il cantiere e la Direzione compartimentale dell'ANAS, di nessuna legittimità per il mancato consenso, sia dei comuni interessati sia della Capitaneria di Porto di La Spezia, che in seguito protesteranno presso l'ANAS, diffidandola dall'autorizzare interventi sul ponte e minacciando persino azioni legali.

Né va taciuto che sulle vicende della convenzione è tuttora aperto (siamo nell'aprile 1983), presso il Tribunale di Genova, un procedimento giudiziario che ha portato al sequestro, presso la Direzione compartimentale dell'ANAS di Genova, di tutta la documentazione relativa alla convenzione. Nel contempo, su parere conforme della Avvocatura dello Stato, il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha deciso la revoca della suddetta convenzione, nella seduta del 26 gennaio 1982.

Inoltre, il fatto che successivamente, forse sotto la pressione delle parti sociali, ricattate con la minaccia di massicci licenziamenti e fuorviate dalle dichiarazioni e dagli atteggiamenti del cantiere, avallati dalla Marina Militare, che non ipotizzavano alcuna soluzione alternativa per far giungere le navi al mare (posizione rivelatasi di comodo con la acquisizione agli atti del foglio 46.6.05.01 del 7 maggio 1981 dell'Intermarine), il Ministro dei lavori pubblici abbia dato incarico alla Direzione compartimentale di Genova di predisporre una nuova convenzione che, modificando nei punti essenziali la vecchia e richiedendo esplicitamente l'approvazione di tutti quegli enti che erano stati trascurati nel 1976, mostra assai chiaramente che la «convenzione di Natale» presenta, sotto il profilo giuridico, tali lacune da non poter costituire attendibile documentazione sulla pretesa della ditta di essere legittimata a far transitare i cacciamine sotto il ponte della Colombiera.

(10) Nell'Annesso 9 si riporta la richiesta d'apertura del ponte della Colombiera in data 16 luglio 1976.

Sintetizzando quindi si può concludere che all'epoca della firma del contratto (e anche molto dopo) l'Intermarine non poteva far fronte all'impegno dal momento che non disponeva di fondamentali attrezzature. Qualora però avesse potuto costruire i cacciamine, non avrebbe comunque portarli al fiume, dal momento che non disponeva di una via di accesso al Magra (il bacino di varo, sarà costruito solo sul finire del 1979, circa 2 anni dopo la firma del contratto), né d'altra parte, aveva carri ponte in grado di sollevare unità da circa 500 tonn.

Qualora, infine, i cacciamine fossero giunti al fiume, non avrebbero potuto raggiungere il mare, non potendo transitare sotto il ponte della Colombiera, dal momento che la ditta rifiuta la possibilità di un trasferimento via terra delle unità pur avendo presentato alla Marina Militare uno studio di *fattibilità* del trasporto via terra.

La questione del ponte, la mancanza di idonei mezzi produttivi e fondamentali infrastrutture — problemi troppo disinvoltamente sottovalutati all'atto dell'affidamento della commessa — hanno gravato sin dall'inizio sulla esecuzione dell'impresa cacciamine, concorrendo a determinare il grave ritardo maturato.

Il primo cacciamine, per esempio, doveva essere presentato alle prove entro 1050 giorni dalla data di registrazione del contratto e consegnato alla M. M. dopo altri 150 giorni di prova. Doveva, cioè, prendere servizio entro l'ottobre del 1981 ed è ancora in cantiere, con gravi conseguenze sia per le esigenze operative della M. M. sia per le finanze dello Stato, che devono sopportare l'onere di ingenti revisioni di prezzo (88 miliardi circa sono previsti, alla voce «revisioni di prezzo» per i 4 cacciamine), *oneri che sarebbero stati assai minori se le unità fossero state consegnate alle scadenze contrattuali.*

Ne consegue che, in mancanza di tali strutture e di altre fondamentali attrezzature (ad esempio gli stampi) i lavori non hanno seguito i tempi indicati nelle relazioni del comitato di attuazione della legge navale, sicché del tutto inattendibili risultano, come sopra illustrato, le indicazioni circa l'avanzamento dei lavori.

Del tutto inattendibile pare ad esempio l'indicazione di un avanzamento lavori del 3 per cento al 15 agosto 1978 (e quello dell'8 per cento dell'intera impresa al 15 agosto 1979) quando, tra l'altro, *non erano ancora iniziati i lavori per la costruzione della trincea né l'Intermarine aveva ancora ottenuto dall'INMA gli stampi per la laminazione dei cacciamine; stampi che saranno consegnati solo nel dicembre dello stesso anno.*

Né meno sorprendente il fatto che l'Intermarine abbia interrotto il corso della fornitura del secondo, terzo e quarto cacciamine italiano, per privilegiare la Marina malaysiana.

A rischio di creare ulteriori ritardi nella consegna delle unità per la Marina Militare Italiana, l'Intermarine fornirà, quindi, una classe di 4 cacciamine ad uno stato straniero (che solo nell'81 aveva stipulato il contratto di fornitura). Soltanto successivamente, infatti, ultimerà le commesse in corso con la M.M.I.

6. CONCLUSIONI

Nel concludere, si ritiene di esprimere alcune considerazioni sui fatti che hanno costituito oggetto dell'indagine, prima di presentare, nell'ultima parte della presente relazione, le relative proposte.

Gli accertamenti effettuati hanno confermato, innanzitutto, il fondamento dei dubbi e sospetti sorti nell'opinione pubblica ed in Parlamento, a seguito delle rilevazioni emerse da varie fonti, sui fatti che hanno portato all'aggiudicazione della commessa da parte della Marina Militare, alla società Intermarine.

Eliminate le deformazioni e ridimensionate le esasperazioni dovute a polemica di parte, i fatti sono apparsi in tutta la loro gravità.

Basti pensare che alla Commissione parlamentare d'inchiesta non sono stati tempestivamente portati documenti di grande interesse.

Tali coinvolgimenti sono emersi non solo attraverso obiettive ed approfondite indagini, ma anche attraverso l'acquisizione, non sempre agevole, di nuovi e rilevanti elementi.

Le difficoltà emerse per l'accertamento dei fatti nel caso Intermarine devono costituire, per il potere legislativo, un preciso punto di riferimento allorché si dovrà porre mano al non più procrastinabile esame della validità morale, prima che giuridica, della istruttoria amministrativa affidata, «*sine contraddictio*», alla sola Pubblica Amministrazione, come attualmente previsto dalle norme vigenti.

L'assurdità dei fatti contestati risulta aggravata proprio dalle circostanze che sono venute emergendo nel corso dell'indagine, che hanno costituito, a loro volta, elementi atti ad accertare, in modo diretto o indiretto, la gravità dei fatti.

Non è certo casuale la circostanza che nel decennio nero della nostra vita repubblicana si siano avuti a lamentare scandali che, come questo, hanno profondamente turbato l'opinione pubblica e nei quali sono rimasti non di rado coinvolti, al fianco di gruppi economici alte autorità militari del Paese: il terrorismo ha visto pesantemente coinvolti i nostri Servizi segreti militari coi loro traffici d'armi; il caso Lockheed ha portato ad una severa condanna del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica; lo scandalo dei petroli ha fatto scattare le manette ai polsi del Comandante Generale della Guardia di Finanza ed ha visto coinvolti funzionari delle imposte ed ufficiali delle Fiamme Gialle di ogni ordine e grado; la vicenda P2 ha visto ampia parte della «*elite*» militare massicciamente rappresentata nelle liste di Gelli; lo scandalo sui traffici internazionali di armi, droga e valuta, portato alla luce dal Giudice Palermo a Trento, ma ben noto all'opinione pubblica ed al Parlamento ormai da molti anni, ha rivelato pesanti implicazioni e responsabilità, dirette ed indirette, dei nostri servizi segreti militari, presenti e passati, che controllavano il suddetto traffico o in prima persona o tramite ex appartenenti ai servizi, divenuti improvvisamente titolari di avviate aziende *export-import*.

È emerso in questi ultimi anni che organismi militari hanno potuto, fuori dello stesso potere politico, assumere intese, tracciare piani, stabilire collaborazioni, decidere in nome e per conto dello Stato violando leggi e regolamenti dello Stato e ledendo interessi legittimi.

È a questa situazione di fatto ed a questo retroterra culturale che vanno quindi ricondotti molti degli episodi di malcostume emersi nell'ultimo decennio.

In questo caso l'esame dei fatti e degli avvenimenti che hanno caratterizzato il tormentato sviluppo di questa commessa, ha fatto emergere leggerezze, negligenze, omissioni, responsabili acquiscenze e pesanti violazioni alle norme civili, amministrative e penali che regolano la materia, sicché non possono essere ignorati e sottovalutati.

Tutto questo lascia non poco stupiti se si considera che le gravi irregolarità sono avvenute nonostante il cosiddetto controllo della Pubblica Amministrazione.

ne e che questa, pur dinanzi agli evidenti riscontri, continui a sostenere la efficacia della sua azione e la piena legittimità degli atti compiuti.

A parte l'equivoca condotta tenuta dall'amministrazione, sia nel periodo concorsuale sia in tempi precedenti, ampiamente emersa e provata nel corso dell'inchiesta, non vanno sottovalutate:

a) la mancanza di esperienza del cantiere prescelto, in specie se posto in relazione alle obiettive difficoltà insite con la realizzazione della commessa ottenuta, mancanza di esperienza che, unitamente alla inadeguatezza delle attrezzature, è stata la causa prima degli enormi ritardi che si sono venuti a determinare nella consegna della prima unità.

Tali ritardi sono tanto più inaccettabili in quanto, come sostiene l'amministrazione, la potenzialità del cantiere risulterebbe largamente ridondante rispetto all'impegno assunto (ultimo comma del paragrafo *b* del IX capitolo, pag. 59 della relazione della M. M. in data 18 marzo 1983);

b) la particolare ed atipica ubicazione del cantiere, posto lungo il corso del fiume Magra a monte di un ponte che, stando alle dichiarazioni dell'amministrazione, impedisce l'arrivo in mare delle unità;

c) insufficiente cautela con la quale è stata accettata come probante la convenzione ANAS del 24 dicembre 1976.

La pretestuosa giustificazione dell'amministrazione che chiede di potersi avvalere del principio della presunzione di legittimità degli atti amministrativi, in considerazione della molteplicità delle sfere di attribuzione e di competenza delle numerose amministrazioni interessate al rilascio dell'autorizzazione, non può essere accettata senza gravi riserve, in quanto:

— l'amministrazione, nel giustificare le proprie azioni si è costantemente rifugiata dietro l'alta professionalità e la specifica competenza degli uffici e delle commissioni preposte ai controlli;

— è assai improbabile che i suddetti uffici ignorassero che fosse indispensabile, per iniziare i lavori di apertura del ponte, l'autorizzazione della Capitaneria di porto, un organo periferico della stessa M. M.

Poiché uno degli elementi principali ed irrinunciabili che l'amministrazione deve accertare prima di sottoscrivere un contratto è, come noto, l'affidabilità e solvibilità della ditta nel portare a buon fine il contratto, le pretese dell'amministrazione di doversi estraniare dal problema ponte, in quanto non inserito fra gli obblighi contrattuali, stupisce non poco. È invece altamente probabile, proprio per l'insistenza con la quale nel contratto si ribadisce che la consegna deve avvenire nelle acque antistanti La Spezia, che il problema sia stato ampiamente tenuto presente e che «l'*escamotage*» sia stato trovato ad arte per dare al cantiere margine di manovra per fini che non è possibile ipotizzare;

d) l'interesse dell'amministrazione ad ogni soluzione alternativa, nonostante la dichiarata estraneità al problema del trasferimento delle unità al mare, allorché lo studio di fattibilità del trasporto via terra, sottoposto alla M. M., viene da questa condizionata al tal punto da renderlo impraticabile (paragrafo 1 del capitolo VIII, pag. 55 della più volte citata relazione del 18 marzo 1983).

Quando lo studio emergerà dalle casseforti ministeriali si rivelerà che nel periodo bellico, in condizioni di disagio tecnico e morale, si erano già effettuati trasporti di navi via terra, ma di ben maggiore tonnellaggio e per percorsi assai più lunghi;

e) l'affermazione di Navalcostarmi circa la scarsa credibilità delle altre ditte partecipanti alla ricerca di mercato. Se erano poco credibili ditte di antica

tradizione marinara, sia mercantile sia militare, su che cosa si basava la credibilità concessa ad una ditta che non aveva mai costruito una imbarcazione per la Marina Militare?

f) la posizione assunta dall'amministrazione nei confronti delle relazioni elaborate dalle altre ditte partecipanti alla ricerca di mercato, giudicate una «accozzaglia» di idee.

Si dimentica che l'Intermarine ha nella sua relazione trascurato completamente l'*allestimento*, una componente importantissima della commessa, per la quale il cantiere non aveva alcuna esperienza. Infatti si dovrà fare ricorso alla società SIGNANI (specializzata preminentemente in arredamento!) che verrà successivamente contestata per i ritardi.

Tutto ciò contrasta con il giudizio espresso a pag. 8 dell'allegato al foglio 18 gennaio 1983 dove si afferma che la «M.M.I. era in possesso di tutti gli elementi per ritenere l'Intermarine in possesso di organizzazione ed infrastrutture tali da consentire la costruzione di cacciamine con adeguamenti di non rilevante entità, che non chiedevano autorizzazioni esterne»;

g) l'affermazione che vuole le ditte invitate alla ricerca di mercato come le più affidabili sul mercato e come in possesso di tecnologie valide per la costruzione delle unità;

Se le cose erano veramente a questo punto perché è stata avanzata richiesta di offerta di 10 cacciamine alla sola Intermarine e perché mai la ricerca di mercato è stata effettuata *dopo* e non *prima* dell'offerta?

h) la decisione dell'amministrazione di preferire una offerta economicamente molto più consistente di quella avanzata dal «cosiddetto consorzio», pur affermando che la ricerca di mercato voleva acquisire elementi di costo competitivi.

Inoltre nelle offerte sembra siano stati trascurati i costi per l'allestimento, costi che sono sempre molto più consistenti di quelli per la costruzione dello scafo.

i) l'iniziativa del direttore di Navalcostarmi di non adottare, con propria autonoma decisione, la soluzione proposta *congiuntamente dalla Intermarine-Italcantieri*;

l) l'esosità dei costi cui era pervenuto l'approntamento della famosa motovedetta per il Gabon. Inoltre la costruzione — che bisogna ricordare, al tempo non era nemmeno ultimata — non poteva costituire alcun riferimento comparativo per la costruzione dei cacciamine;

m) il distacco, presso l'Intermarine, per oltre 10 mesi di un Capitano di vascello GN, ancor prima della firma del contratto. Trattasi evidentemente di procedura del tutto anomala, che ha certamente finito col favorire il cantiere rispetto alla concorrenza;

n) la disponibilità di Navalcostarmi ad esaminare qualsiasi altra tecnologia per la vetroresina purché pari o migliore di quella Italmarine. Occorrerebbe conoscere, una volta provata l'affermazione, come e quando questo confronto avrebbe dovuto essere eseguito visti i ridotti tempi messi in essere dall'amministrazione;

o) le dichiarazioni dell'amministrazione circa l'autonoma decisione della Intermarine di avviare, a proprie spese e cura, un programma sperimentale di strutture in F.R.P. richiamando su di esso l'attenzione della M.M. che, dal canto suo, aveva trovato il programma, estremamente interessante.

Dai bilanci Intermarine emerge chiaro però che le cose stavano diversamente e che la M.M. ha riversato verso la ditta, che non aveva alcuna esperienza in costruzione di cacciamine, tutta la sua attenzione;

p) la circostanza che, mentre nel verbale di indagine si parla di unità di 300/400 tonnellate, il programma indica in 500 tonn. la stazza dei cacciamine. Se è vero che esistono sempre delle differenze di tonnellaggio fra lo studio e la realizzazione di una nave, bisogna anche precisare che sempre tali differenze sono rimaste contenute in limiti percentuali marginali.

Quando invece si parla di discordanze che vanno dal 20 al 40 per cento è legittimo supporre che si sia dato vita ad un nuovo tipo di unità che, solo concettualmente, può ricondursi al tipo di nave ipotizzata.

Inoltre è ovvio che tutti i parametri fissati in sede contrattuale, non sono più riscontrabili in sede di prove, con innegabili vantaggi economici e tecnici per il cantiere.

7. PROPOSTE

In relazione a quanto precede non si può non concludere con le seguenti proposte:

– inviare alla Procura della Repubblica tutta la documentazione acquisita, affinché vengano accertati, dal giudice naturale, gli eventuali reati commessi e le conseguenti responsabilità;

– invitare il Ministro della difesa ad accertare, attraverso una rigorosa inchiesta amministrativa, l'ammontare del danno subito dalla amministrazione a seguito dei comportamenti di alcuni dei suoi rappresentanti.

Deputato FALCO ACCAME

Aprile 1983.

ANNESSO 1

**ESPOSTO DEI CANTIERI BAGLIETTO, PICCHIOTTI, ITALCRAFT
CON APPENDICI 1 e 2**



A S.E. IL MINISTRO DELLA DIFESA

R O M A

- E S P O S T O -

dei CANTIERI BAGLIETTO di Varazze, in persona dello
Amministratore Delegato Gian Pietro Baglietto, della
PICCHIOTTI S.p.A. - Cantieri Navali, in persona del
Presidente Nicodemo Picchiotti corrente in Viareggio
e della ITALCRAFT S.p.A., in persona del legale rap-
presentante Sergio Sonnino corrente in Roma, e, ad
ogni effetto elettivamente domiciliati in Genova,
Via Palestro, 18/5, presso l'Avv.to Prof. Gian Carlo
Moretti che li assiste,

per ottenere:

- a) il diniego di perfezionamento,
- b) l'approfondimento istruttorio e la parziale modi-
ficazione del progetto di contratto per la costru-
zione e fornitura di No. 4 Cacciamine in G.R.P.,
attualmente proposti per la commessa alla ditta
INTERMARINE di Sarzana.

oooooooooooooooooooo

1. Brevi premesse di fatto

Le esponenti società cantieristiche intuirono lo
interesse della Marina Militare per la realizza-
zione di grandi scafi in G.R.P. intorno agli anni
1974-75. Pur nutrendo perplessità sulla specifi-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ca soluzione tecnica (perplexità, del resto, con-
divise da diverse fra le maggiori Marine del mon-
do), si sono sempre dichiarate disposte, ed in gra-
do, di affrontare la realizzazione di eventuali
commesse per la realizzazione di grandi scafi in
G.R.P. e conseguenti allestimenti. - - - - -
In tal senso militano - a favore delle esponenti -
la ben nota e collaudata loro struttura aziendale,
con una forza lavoro altamente qualificata di ol-
tre 670 dipendenti, ed i precedenti rapporti in-
trattenuti con la Marina Militare, per conto del-
la quale vennero realizzati, in epoca non lontana,
numerosi dragamine tuttora in servizio (N° 10 unità).

Fu quindi con legittimo compiacimento che le espo-
nenti ricevettero, nell'aprile del 1976, l'invito
da parte della Direzione generale delle costruzio-
ni armi e armamenti navali a partecipare ad una ga-
ra preliminare, per la fornitura di dieci caccia-
mine in G.R.P.- Dovettero, peraltro, lamentare
l'esiguità del termine concesso a tal fine (sessanta
giorni, successivamente prorogati di altri quindici),
assolutamente insufficienti per una completa anali-
si del problema e per la formulazione di una offer-
ta completa ed esauriente. - - - - -

Considerando l'imponenza dell'impresa, le esponenti

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

società cantieristiche decisero di costituirsi in consorzio e, malgrado l'esiguità del tempo messo a loro disposizione, presentarono un progetto ed una offerta che non poteva non intendersi se non come preambolo di una collaborazione tecnico-operativa con la Marina Militare e con altri Cantieri interessati, per la soluzione definitiva del tipo di nave da adottare; attesero quindi fiduciosamente le successive comunicazioni. - - - - -

Fu con stupore e disappunto, pertanto, che nel Giugno 1977 le esponenti appresero che la Marina Militare aveva espresso la propria preferenza per una soluzione proposta dalla Ditta INTERMARINE di Sarsana, soluzione che appariva completamente differente da quella indicata nelle specifiche tecniche trasmesse alle esponenti in sede di gara ufficiosa.

Indagini immediatamente svolte permisero facilmente di verificare numerose altre imperfezioni del procedimento precontrattuale, risoltesi in evidenti vantaggi per la Ditta INTERMARINE rispetto alle rimanenti concorrenti alla gara. - - - - -

Riassumendo brevemente tali irregolarità, si rileva: a) che la Ditta INTERMARINE era stata interessata dalla Direzione Generale oltre un anno prima che venisse formulato l'invito alle altre

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

società cantieristiche, e che le era stato consentito un lungo periodo di preparazione specifica, con l'ausilio di tecnici della Marina Militare;

b) che alla ditta INTERMARINE fu consentito di compiere una specie di "prova generale" dell'offerta in gara ufficiosa, alcuni mesi prima che la stessa fosse indetta; c) che agli altri concorrenti non sono state fornite le indicazioni tecniche maturate con l'ausilio dei tecnici militari e delle quali invece la ditta INTERMARINE era stata posta a diretta conoscenza con notevole anticipo; d) che le ditte concorrenti erano state fuorviate da indicazioni contenute in specifiche tecniche diverse da quelle della soluzione adottata (basti pensare all'esempio della soluzione bimotore richiesta, rispetto a quella monomotore adottata); e) che, ancora, in sede di relazione al Comitato Consultivo sono stati formulati giudizi impropri, suggestivi e destituiti di fondamento in fatto, tali da indirizzare le valutazioni dell'Organo Collegiale in modo sfavorevole per l'offerta presentata dal Consorzio, e favorevole all'offerta della ditta INTERMARINE.

In particolare, sotto tale ultimo profilo, si rileva che è stato inesattamente asserito che la ditta INTERMARINE avrebbe potenziato il suo organico tec-



nico, mentre da controlli ciò non è risultato vero, ed è stato ignorato il complesso di esperienze specifiche che il Consorzio può vantare in tema di progettazione, realizzazione ed allestimento di naviglio da guerra specifico (i già ricordati dragamine) sopravvalutando una isolata esperienza della ditta concorrente (la motocannoniera per il Gabon). - - - - -

2. In una situazione quale è stata fedelmente rappresentata, che rivela vizi nel procedimento deliberativo, le esponenti ritengono responsabilmente di dovere illuminare V.E. sulla gravità delle conseguenze negative per il pubblico interesse che discenderebbero da una acritica e frettolosa ratifica delle determinazioni preparatorie sin qui adottate e dal perfezionamento del contratto con la INTERMARINE, nei termini sin qui prospettati. Al riguardo le esponenti formulano una concreta proposta tale da proteggere gli interessi delle proprie maestranze, ed intesa ad evitare le reazioni politiche e giudiziarie che si renderebbero necessarie ove l'Amministrazione non si attivasse sollecitamente per evitare il realizzarsi di situazioni di dubbia legittimità. - - - - -

Sempre con elevato senso di responsabilità, inoltre,

le esponenti presentano contestualmente altri suggerimenti e proposte atte ad avviare a più corretta soluzione la vicenda, nel comune interesse.

Non sussiste, infatti, il minimo dubbio che il procedimento precontrattuale sin qui seguito sia scarsamente conforme agli insegnamenti della consolidata giurisprudenza amministrativa, come convincono le seguenti considerazioni di

D I R I T T O

1. Violazione e falsa applicazione dei principi fondamentali che sorreggono, in generale e nella specifica ipotesi, il procedimento di formazione dei contratti dello Stato - Violazione dell'art. 2, 2 L. 22 Marzo 1975, n° 57, con riferimento allo art. 97, 1° cpv. Cost. - Eccesso di potere per disparità di trattamento - Eccesso di potere per travisamento di fatti - Eccesso di potere per contraddittorietà intrinseca ed illogicità grave e manifesta. - - - - -

Per correttamente illustrare il seguente complesso motivo di doglianza è bene premettere alcune considerazioni generali che valgano meglio ad inquadrare il regime generale delle pubbliche contrattazioni, nella convinzione che l'Amministrazione sia stata fuorviata da false opinioni sulla

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

reale portata dei suoi poteri discrezionali in tema

di ricorso alla trattativa privata. - - - - -

A) Sull'interesse legittimo dei ricorrenti all'osser-

vanza delle rubricate norme di azione. - - - - -

Va subito premesso che se l'Amministrazione avesse,

per ipotesi, ritenuto che le situazioni soggettive

degli esponenti cantieri fossero prive di consistenza,

sotto il profilo della azionabilità in un eventua-

le giudizio, tale valutazione sarebbe errata ed

esporrebbe l'Amministrazione a disillusioni. - - -

E' ben noto, infatti, che la più recente ed argomenta

ta giurisprudenza del Consiglio di Stato ha notevol

mente ampliato - rispetto al passato - i confini del-

la azionabilità delle situazioni giuridiche sog-

gettive lese nell'ambito del procedimento precontrat

tuale condotto con le note modalità della tratta-

tiva privata anche sotto il più discrezionale am-

bito delle disposizioni generali dell'art. 92, R.D.

23 Maggio 1924, n° 827. In particolare, è stato au-

torevolmente insegnato che le ditte che abbiano

partecipato ad una gara indetta ai fini di una trat-

tativa privata sono legittimate ad impugnare le

relative operazioni e le conclusive determinazioni

dell'Amministrazione in ordine alla scelta del con-

traente (Consiglio di Stato, Sez. V, 20 Gennaio 1956,

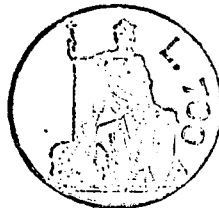
n° 9, in Cons. St., 1956, I, 21): Ed ancora, più di recente, è stato ribadito che "la Ditta invitata a partecipare alla procedura di trattativa privata plurima" si presenta, rispetto alle determinazioni finali dell'Amministrazione "come titolare di una posizione giuridicamente rilevante" intesa ad ottenere la corretta applicazione "delle norme e dei principi di diritto che la pubblica Amministrazione è tenuta ad osservare nell'esercizio dei suoi poteri (Consiglio di Stato, Sez. IV, 5 Novembre 1971, No. 945, in Cons. St., 1971, I, 2059).

Non vi è dubbio, quindi, che le censure che oggi vengono sottoposte a V.E., in ordine allo svolgimento della fase precontrattuale che ne occupa, sarebbero devolvibili, nella loro interezza, al giudizio del competente Giudice amministrativo.

Ovviamente, le esponenti confidano nello spontaneo adeguamento dell'Amministrazione, che eviti loro successivi esposti all'Organo tutorio e le stesse vie giudiziarie, anche tenendo conto delle offerte di collaborazione che contestualmente ritengono di formulare nel comune interesse. - - - - -

B) Sulle norme e sui principi applicabili nel procedimento precontrattuale e per la costruzione di mezzi navali della Marina Militare.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI



Come è noto, la costruzione dei mezzi navali militari è stata recentemente sottratta alle disposizioni generali disciplinanti la formazione dei contratti importanti spese per l'Amministrazione statale, ed alle stesse precedenti regole derogatorie valide per l'Amministrazione della Difesa, dalla Legge 22 Marzo 1975, n° 57. - - - - -

In particolare, l'art. 2 della citata legge ha statuito, nel primo comma, che il Ministro può avvalersi per la predisposizione e la realizzazione di un programma di costruzione e di ammodernamento di mezzi navali della Marina Militare: a) di atti di concessione, b) di contratti stipulati, anche direttamente a trattativa privata, con "enti, società ed imprese che abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia".

Il successivo terzo comma, nel rinviare alle disposizioni dell'art. 2, L. 22 dicembre 1973, n° 825, ha ulteriormente semplificato le modalità procedurali e precontrattuali, eliminando l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti e sostituendoli con il parere vincolante di uno speciale organo consultivo tecnico-giuridico. - - - -

E' doveroso sottolineare che il carattere speciale del procedimento descritto impone una più attenta

considerazione da parte della Autorità emanante gli atti terminali, in ordine alla osservanza dei principi fondamentali e delle regole specifiche che disciplinano la soggetta materia. Ciò perchè viene a mancare l'abituale vaglio preventivo di legittimità del Consiglio di Stato e della Corte dei Conti, sostituito da quello, prevalentemente di merito, di un corpo consultivo quanto mai composito e nel quale gli interessi sezionali della Amministrazione della Difesa sono sopravvalutati rispetto a quelli più generali ed ineliminabili della corretta amministrazione, e della oculatezza della spesa pubblica. - - - - -

Tra questi principi, che colorano in particolar modo le norme dell'art. 2, I° cpv., L. 22 Marzo 1975 n° 57, vi sono quelli portati dall'art. 97, I° cpv. Cost. e, cioè, il principio del buon andamento e quello dell'imparzialità amministrativa. Una corretta applicazione di tali principi, tenendo conto delle indicazioni provenienti dal già ricordato orientamento del Consiglio di Stato (Cons. St. Sez. IV, 5 Novembre 1971, n° 945, citata) consente di individuare quale dovrebbe essere l'unico corretto comportamento di una Pubblica Amministrazione, una volta scelto il ricorso alla trattativa privata per la

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

conclusione di un contratto. Si è testualmente espresso, infatti, che quando ricorrono le condizioni per la trattativa privata (ed è il nostro caso) "legittimamente l'Amministrazione procede ad interpellare più ditte, in quanto le modalità al riguardo previste forniscono in sostanza, nell'ambito del sistema, più ampia garanzia nella raccolta degli elementi di giudizio tecnici ed economici, per la parità di trattamento tra le ditte concorrenti ed infine per le valutazioni e le determinazioni dei competenti organi (consultivi, attivi e di controllo)", ribadendosi ancora che "con il ricorso alla trattativa privata plurima l'amministrazione pone in essere una autolimitazione" giuridicamente rilevante e fonte di precisi obblighi giuridici per essa. - - - - -

Uno dei principali di questi obblighi - in quanto necessario per la corretta esplicazione dell'azione amministrativa ed indispensabile per il rispetto dei principi costituzionali ricordati - è quella di osservare la più rigorosa parità di trattamento tra i concorrenti invitati alla fase precontrattuale.

Ciò è evidente, se solo si pensi che il favorire un concorrente rispetto agli altri (che pur si ritengono idonei a partecipare alla procedura) impedisce

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

all'Amministrazione di ottenere delle offerte e degli elementi di giudizio correttamente comparabili, e tali, quindi, da poter formare oggetto di una seria successiva analisi da parte degli organi tecnici e consultivi. - - - - -

Ebbene, ciò è quanto appunto è successo nel caso in esame, come si è posto in rilievo nell'espositiva dei fatti, e come è agevolmente rilevabile da V.E. sol che si soffermi sul contenuto della relazione 3 dicembre 1977, n° 9211 della Direzione Generale.

L'intera fase precontrattuale, ed i successivi atti, appaiono inficiati da disparità di trattamento a favore della ditta INTERMARINE, con la quale sono state intrattenute relazioni preferenziali ingiustificate ove si consideri la scarsa consistenza aziendale, la limitatissima esperienza specifica della ditta, quanto meno sotto il profilo degli allestimenti, e la stessa localizzazione degli impianti. Per contro, le esponenti società sono state penalizzate in quanto costrette a formulare offerte e relazioni tecniche in tempi assolutamente inadeguati (specie se messi a confronto con quelli riservati alla concorrente preferita), e private di assistenza tecnica specifica e di informazioni riservate da parte degli esperti della Marina militare (che tali attenzioni

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI



fornivano alla INTERMARINE). - - - - -

La disparità di trattamento è talmente palese e
conclamata che non appare necessario spendere ul-
teriori argomenti: basti sottolineare che nel "JANE'S
FIGHTING SHIPS 1976-77" è comparsa una pagina pub-
blicitaria con l'immagine dell' "Italian G.R.P. Mine-
hunter, built by Intermarine, according to Italian
Navy General specification" e nella edizione succes-
siva (1977/78) nell'elenco illustrante la flotta ita-
liana è comparsa l'immagine ed il dettaglio tecni-
co di "n° 10 nuove costruzioni (Minehunters-Sweepers)"
che devono essere ordinate (to be ordered), in base
alla legge navale, alla Società Intermarine da par-
te della Marina Militare Italiana (vedi Jane's
Fighting Ships 1977-78 pag. 261). - - - - -

A tale evidente sintomo di eccesso di potere altri
se ne aggiungono sol che ci si soffermi ad esaminare
i giudizi comparativi tra le offerte delle esponenti
consorziate ditte e quelle della concorrente, intes-
suti da affermazioni inesatte e da valutazioni tali
da far dubitare che l'estensore volesse porre in
essere un provvedimento non immune da censure. - -

Alcune ulteriori parole vale la pena di spendere,
solo per illuminare su una palese contraddittorietà
ed illogicità delle determinazioni sinora adottate.

sotto il profilo dei giudizi comparativi compiuti.

A tale riguardo, va rilevato che il trattamento preferenziale usato alla INTERMARINE è stato motivato

da una presunta sua maggiore competenza in tema di

scafi G.R.P. - Si tratta di affermazioni destituite

di fondamento, o, quanto meno, influenzate anch'esse

dai peculiari vantaggi assicurati alla INTERMARINE

dal comportamento degli organi ministeriali. - - -

Tuttavia, anche a volerle ritenere valide, non per

questo costituiscono base sufficiente per l'asse-

gnazione alla INTERMARINE dell'intera commessa.

E' sufficiente, infatti, una analisi sommaria della

incidenza percentuale della progettazione, e della

realizzazione dello scafo sull'intero importo con-

trattuale, per convincersi che essa non supera il

20% del totale. Ed è semplicemente assurdo affidare

ad una concorrente la gestione del 100% di un affare,

sulla scorta di valutazioni comparative che corret-

tamente possono concernere operazioni, autonomamente

valutabili, che ne costituiscono - a malapena - la

quinta parte. Senza contare che il concorrente pre-

scelto non può vantare nessuna maggiore esperienza

per il residuo 80%, mentre le consorziate ditte

hanno al loro attivo un numero elevatissimo di rea-

lizzazioni, anche specifiche nel campo di cui

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

si tratta nel presente esposto. Del resto, costituisce un dato acquisito nella più recente organizzazione del lavoro cantieristico minore la divisione tra imprese specializzate nella realizzazione dei "gusci" in G.R.P. e imprese specializzate nell'allestimento dei medesimi "gusci". Tali modalità operative, anzi, si stanno affermando con evidenti vantaggi tecnici ed economici di scala. - - - - -

Sembra quindi evidente come V.E. non possa consentire che il contratto in itinere venga perfezionato, mentre si impone un più corretto approfondimento della fase precontrattuale. - - - - -

A tal fine, le esponenti ritengono opportuno formulare alcune proposte che valgano a conciliare i contrapposti interessi. - - - - -

2. Proposte per una più corretta formulazione del contratto di cui in epigrafe.

Le esponenti consorziate ditte sono fermamente convinte che l'assegnazione della commessa alla INTERMARINE non sia incensurabile anche sotto il profilo della migliore tutela degli interessi della stessa Marina Militare, anche e soprattutto in quanto la consistenza aziendale della INTERMARINE non sembra tale da assicurare la necessaria sollecita esecuzione del lavoro. Tale unica assegnazione, inoltre, con-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

trasta con la mole della commessa, che, se equamente distribuita consentirebbe di mobilitare, per il programma specifica, le ingenti risorse professionali, imprenditoriali e di lavoro nel suo complesso, che costituiscono patrimonio delle esponenti, con ben maggiore probabilità di evitare i rischi connessi all'impresa. - - - - -

Per questo motivo - pur convinte che in una gara correttamente condotta risulterebbero aggiudicatarie dell'intera commessa, in virtù delle ben maggiori garanzie organizzative che sono in grado di offrire, si dichiarano disposte a collaborare alla realizzazione anche parziale del programma, con che venga loro formalmente assegnata una parte della commessa, esattamente delimitata con formale indicazione contrattuale. - - - - -

Come esempio, e come proposta (ovviamente soggetta a precisazione e discussione) si dichiarano disposti ad assumere, in via alternativa: a) la realizzazione degli allestimenti delle unità di cui al contratto, lasciando alla INTERMARINE, la realizzazione degli scafi in G.R.P. ed, eventualmente, "royalties" da concordare, b) eventuali altre ipotesi di frazionamento ragionevole della commessa, che si dichiarano disposte a discutere in qualsiasi momento. - - - - -



Confidano nella attenta valutazione delle presenti
proposte da parte dell'On.le Ministro, che sicura-
mente vorrà disporre per il richiesto supplemento
di istruttoria, conseguenzialmente al diniego di per-
fezionamento del contratto. - - - - -

Con rispettosa osservanza,

Genova-Roma, 16 febbraio 1978

alla minuta Avv. Prof. Giancarlo Moretti

F.to per i Cantieri Baglietto di Varazze, l'Ammini-
stratore Delegato Gian Pietro Baglietto

Per la Picchiotti S.p.A. Cantieri Navali, il
Presidente Nicodemo Picchiotti

Per la Italcraft S.p.A., il Legale Rappresentante
Sergio Sonnino

APPENDICE 1. — Parere dell'Ammiraglio Paglia sul «TERM» Intermarine-Italcantieri

PRO-MEMORIA PER IL D.G.

Argomento: Cacciamine L.N. - Cooperazione Intermarine-Italcantieri.-

1. A seguito delle disposizioni venute impartite dalla S.V. onde verificare l'esistenza e l'accettabilità di forme di cooperazione Intermarine-Italcantieri diverse da quelle emerse in sede di ricerca di mercato, e di cui si ricordano di seguito i termini economici:

- a) Impresa a cura Intermarine:
prezzo offerto: 9.980 milioni
- b) Impresa a cura Intermarine-Italcantieri:
prezzo offerto: 11.279 milioni

nota: con una maggiorazione del 13% sul prezzo offerto in a), l'Ufficio Coordinamento NN.CC. ha interessato le due predette Ditte per la definizione di una terza soluzione meno onerosa di quella indicata sub b).

2. In questo senso, è stato concordemente configurato dalle Ditte in questione un accordo di collaborazione tecnica essendo l'Intermarine unica contraente con la M.M.

La bozza di accordo proposta dall'Italcantieri è stata presentata in visione all'Ufficio Coord. NN.CC. dalla Ditta Intermarine il giorno 14 settembre 1976 ed è riportata in copia in allegato.

In sintesi, l'Italcantieri richiede:

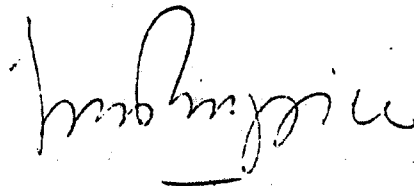
- un importo di 600 milioni una tantum, quale corrispettivo forfettario per l'assistenza tecnica durante lo sviluppo del progetto;
- un importo pari al 2% del prezzo contrattuale dell'intera fornitura maggiorato della Revisione Prezzo e di eventuali Extra prezzi;
- un importo forfettario mensile, soggetto a Revisione Prezzo, di lire, per assicurare la presenza di suoi 3 tecnici qualificati presso l'Intermarine con ulteriore rimborso di eventuali spese di missione e per rientri in famiglia ogni 15 giorni. (Nota: tale onere si può configurare di massima in non meno di 60 milioni/anno (1976), per un totale di 300 milioni (1976) sull'arco di tempo preventivabile di 5 anni.).

3. Su una disponibilità di riferimento di 78 mld (vedi deci

sioni di Maristat) i predetti oneri Italcantieri (per il 75% dei costi e Revisione di prezzo) assommerebbero a più del 40% del prezzo dell'impresa nel suo insieme.

Quanto precede per l'esame e le determinazioni della S.V.

Roma, 15 settembre 1976.-



Presa visione del soprariportato P.M. e considerato l'elevato onere richiesto dall'Italcantieri per la collaborazione e l'assistenza tecnica all'Intermarine, dispongo che si proceda alla trattativa privata con la Ditta Intermarine senza la collaborazione e l'assistenza della Ditta Italcantieri.-

Roma, 30 settembre 1976.-



APPENDICE 2. — Relazione comprovante la data di inizio lavori

25 GEN 1983

NAVE "LERICI"

AL MARINALLES 00100 - R O M A

e, per conoscenza:

Prot. n. 06/0131 All. 1MARINARSEN 19100 - LA SPEZIASezione Staccata di SARZANA

Costruzioni MM 001

Situazione allestimento al 25 Gen. 1983

- Date significative

- Inizio contrattuale delle lavorazioni 27 Giu. 1978

- Inizio laminazione scafo 31 Mag. 1980

- Nave al galleggiamento 3 Set. 1982

- Approntamento alle prove (contrattuale) 23 Feb. 1982

- Approntamento alle prove (prevedibile) Feb. 1983

- Consegna prevedibile Lug. 1983

. - Allegati

UNO - Statino consuntivo dell'avanzamento al 31 Dicembre 1982 di Marinarsen S.S.S.--

. - Approntamento Unità alle provea. Date di approntamento

(1) In data 15 Gennaio 1983 la Commissione di Collaudo riunitasi in prima convocazione ha constatato che l'Unità alla data predetta non era pronta alle prove di collaudo in particolare per quanto ha tratta con:

- 0419 . Sistemazioni di governo;
- 9/15 . Apparato di propulsione principale con specifico riferimento alle apparecchiature ausiliarie;
- . Impianto elettrico con specifico riferimento al mancato completamento dei Gruppi Elettrogeni;
- . Sistemazioni di sicurezza;
- . Sistemazioni logistiche in generale.

(2) Il Cantiere durante la riunione lavori in data 24 Gennaio ha comunicato, via brevi, l'intendimento di sottoporre alla Commissione di Collaudo la valutazione di approntamento dell'Unità alle prove per il prossimo 15 Febbraio.

b. Avanzamento lavori conduttori (riunione lavori 24 Gennaio)

- (1) Motore termico Principale:
 - . si prevede venga completato e fatto girare ad aria a fine Gennaio.
- (2) Propulsione Ausiliaria:
 - . pronta per le prove.
- (3) Ausiliari apparato motore:
 - . si prevede venga completato entro il 31 Gennaio ed il collaudo entro la prima settimana di Febbraio.
- (4) Gruppi Elettrogeni:
 - . si prevede il completamento della sistemazione entro Gennaio ed il collaudo per la prima settimana di Febbraio.
- (5) Sistemazioni di Sicurezza:
 - . se ne prevede il completamento, in particolare per quanto ha tratto per gli impianti Hallon (locale M.T.F. e per ciascuno dei n° 3 locali DD/AA) entro la seconda settimana di Febbraio. All'epoca si prevede inoltre l'approntamento della rete ordini collettivi e reti magnetofoniche fondamentali.
- (6) Sistemazioni logistiche in generale:
 - . si prevede di raggiungere il livello minimo per consentire la effettuazione delle prove in mare entro la seconda metà di Febbraio.
- (7) Sistemazioni di governo e varie:
 - . si prevede il completamento delle sistemazioni (timone - albero - girobussola - plancia) entro la prima settimana di Febbraio.

- Programma prove

- a. L'ultimo programma prove pervenuto è quello in allegato al Fg. 33083 in data 13 Gen. 1983 di Marinarsen S.S.S., esteso anche a Marinalles Roma.
- b. Detto programma prevede in sintesi:
 - . 7 + 18 Marzo n° 2 uscite preliminari;
 - . 21 + 27 " Baciò;
 - . Aprile + Giugno n° 9 uscite contrattuali;
 - . Primi Maggio terza uscita preliminare;
 - . 6 + 17 Giugno n° 2 uscite addestramento;
 - . 20 Giugno + Luglio n° 4 uscite per controllo segnatura magnetica.
- c. In merito si osserva:
 - . Il totale di 14 uscite appare in prima approssimazione adeguato rispetto alle prove di piattaforma previste per il prototipo;
 - . Non sono elencate le prove da effettuarsi in mare per il sistema di combattimento.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- . Le n° 4 uscite previste per la segnatura magnetica potrebbero essere insufficienti;
 - . Non è specificata la fase finale di approntamento Unità e Consegna.
- d. Prossima riunione Lavori con il Cantiere è preventivata per Lunedì 31 Gennaio 1983.

. - Situazione Personale

- a. Si elenca di seguito il personale appartenente al 1° e 2° Scaglione dell'Unità non ancora movimentato:
- . Ufficiale in 2° posto 002-01;
 - . Ufficiale M/H " 003-01;
 - . Sergente Rt. " 010-01;
 - . Sottocapo Rd. " 014-01;
 - . Sergente N. " 018-01;
 - . 2° Capo I. " 019-01;
 - . 2° Capo Pa. " 020-01.-
- b. In relazione al prevedibile approntamento alle prove dell'Unità si chiede che il personale predetto sia disponibile entro la seconda settimana del mese di Febbraio p.v., ad eccezione del 2° Capo Pa., il cui movimento è procrastinabile a Maggio p.v.-



IL CAPO UFFICIO
(C.V. Nicola SARTO)

[Handwritten signature]

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato n° 11
 in data 25 GEN 1982
 di Marinella SP.

~~RISERVATO~~

CACCIAMINE 'LERICI'
 STABILIMENTO AVANZAMENTO AL 31/12/82

DENOMINAZIONE	Incidenza % voce sul totale in %	Avanzamento in %	NOTE
SCAFO	35.60	35.46	
ALLESTIMENTO	20.10	14.09	
APPARATO MOTORE	29.00	24.90	
IMPIANTO ELETTRICO	14.20	12.70	
ARMAMENTO GUERRESCO	1.10	0.56	
	100.00	87.71	

Via 6:
 INTERMARINE S.p.A.
[Signature]

DIREZIONE ANZIANALE M. M.
 LA SPEZIA
 SEZIONE STACCATA DI SARZANA
 IL CAPO SEZIONE STACCATA
 D.V. (GN) Mario Curino
[Signature]

~~RISERVATO~~

ANNESSO 2

**POTENZIALITÀ DEL CANTIERE
CON APPENDICI 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15**

ANNESSO 2Potenzialità del cantiere

(con APPENDICI)

a) la M.M. ha sostenuto, anche in documenti trasmessi a questa commissione, di aver rivolto l'attenzione sul cantiere di Sarzana sin dal 1972, favorevolmente impressionata dalla potenzialità dell'azienda. E' una affermazione stupefacente se si considera che a quell'epoca l'Intermarine non aveva ancora iniziato l'attività produttiva (solo nel 1973, si legge nella relazione dell'amministratore delegato, si ha "l'avvio, seppure in limitata misura, dell'operatività aziendale vera e propria" (1). Delle potenzialità del cantiere parla assai eloquentemente il verbale n. 424 dell'ufficio vigilanza dell'arsenale M.M. (2) Secondo questo verbale, del 28 giugno 1972, l'Intermarine non aveva realizzato che una imbarcazione da 15 metri e 2 catamarani, (il tutto a livello di prototipo), non aveva eseguito alcuna fornitura a terzi nè possedeva ordinazioni o fatturato di sorta. Modesta era, pure, la forza lavoro: una ventina di addetti, tra i quali 1 solo dirigente e 1 solo operaio specializzato! Inoltre il cantiere, sorto per costruire imbarcazioni da diporto e da competizione (si veda la licenza edilizia del comune di Sarzana, che parla di "fabbrica di imbarcazioni da diporto"; locuzione misteriosamente modificata, poi, in "fabbrica di imbarcazioni" tout court!)(3) non aveva alcuna esperienza in unità militari e, in particolare, in unità per contromisure mine. Nè la situazione subì negli anni successivi tali modificazioni, da giustificare l'occhio di riguardo mostrato dalla M.M. nei confronti del cantiere. Mentre la posizione economica dell'Intermarine si manteneva debole (nel 1973 un'ipoteca su attrezzature e macchinari(4), presenti e futuri, a garanzia di un prestito di un miliardo, gravava sul cantiere). I bilanci chiudevano sistematicamente in rosso, chiara indicazione d'una scarsa richiesta del prodotto Intermarine sul mercato, puntualmente riscontrabile nei bilanci (ad es. l'esercizio 1974 riporta, alla voce "ricavi vendita imbarcazioni" solo lire 291.013.100! Nè dati più confortanti emergono dai bilanci precedenti). Vengono alla luce anche altre circostanze, che avrebbero per lo meno dovuto consigliare alla M.M. maggior cautela nell'iniziare quella collaborazione che doveva fruttare all'Intermarine l'aggiudicazione del contratto, nelle discutibili circostanze che destano oggi l'attenzione di questa commissione. L'Intermarine, difatti, si rivela una multinazionale, controllata al 92% da capitale straniero. Fondata nel 1970 con apporti svizzeri (i capitali vengono versati in massima parte dai cittadini svizzeri Arthur Weber e Robert Sutz, in rappresentanza della "SIMONIN A.G." di Zurigo e della "Verkehrs Aktiengesellschaft" di Losanna) risulta ancora prevalentemente stranie-

(1) Nell'appendice 1 si riporta la relazione del Consiglio di Amministrazione dell'Intermarine del 31 dicembre 1973 e alcuni atti di bilancio.

(2) Nell'appendice 2 si riporta il verbale d'iscrizione all'albo dei fornitori.

(3) Nell'appendice 3 e 4 si riportano le licenze di costruzione edile rispettivamente per "imbarcazioni da diporto" e per imbarcazioni.

(4) Nell'appendice 5 si riporta il privilegio speciale della ditta Intermarine.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ra dalla data del 28.10.1974, allorchè, nel compilare il questionario per l'aumento della potenzialità produttiva, il responsabile del cantiere, alla voce "nazionalità", indica "Svizzera-Lussemburgo-Canada" nella misura del 92%!(5) Modeste sono, peraltro, le realizzazioni: abbandonata la produzione civile, l'Intermarine s'è nel frattempo dedicata alla costruzione di motovedette in vetroresina; di imbarcazioni, cioè, aventi dimensioni a caratteristiche ben distanti da quelle richieste per la realizzazione di cacciamine. Si ricordi, a questo proposito, che secondo Navalcostar mi la costruzione di cacciamine in F.R.P. era un'impresa tecnologicamente assai complessa, che richiedeva grande esperienza e sofisticate attrezzature, all'incirca le stesse occorrenti per la costruzione di sommergibili! Nulla di tutto ciò poteva, invece, vantare l'Intermarine quando nel 1975 fu sollecitata dalla M.M. ad intraprendere studi e ricerche specifici per la realizzazione di cacciamine in F.R.P. (circostanza che, come già rilevato, trova attendibilissima conferma nei bilanci dell'azienda).

A parte l'ovvia considerazione che la collaborazione prestata alla "multinazionale" l'Intermarine ha di fatto privilegiato il cantiere nei confronti di altri cantieri italiani, successivamente chiamati a partecipare alla "ricerca di mercato", merita sottolineare l'assoluta mancanza di valide esperienze precedenti, che in qualche modo potessero confortare la scelta della M.M., e soprattutto le gravi carenze strutturali del cantiere e carenze che - ad una serena valutazione - indicavano che l'impresa cacciamine, nella migliore delle ipotesi, avrebbe subito gravi ritardi; il che è puntualmente avvenuto.

La stessa motovedetta da 27 metri, destinata al Gabon, portata come prova della capacità del cantiere, non era ancora stata ultimata nel 1975; "...nell'esercizio 1975 - si legge ancora nei bilanci dell'Intermarine - si è proseguito l'allestimento della motovedetta da 27 metri, il cui varo è previsto per il 1976". Non è quindi sostenibile - come ha fatto l'amministrazione - la tesi secondo la quale la M.M., nel 1975, colpita dalla qualità della motovedetta per il Gabon (unità che, tra l'altro, nulla ha in comune con un cacciamine e che nessuna indicazione attendibile può dare sulla costruzione di una unità per la guerra di mine) si sarebbe convinta a scegliere il cantiere di Sarzana in vista della realizzazione dell'impresa cacciamine. Vero è, caso mai, il contrario! Sempre in margine alla vicenda della motovedetta per il Gabon, vale la pena di sottolineare la sbalorditiva differenza tra il costo dell'unità denunciato dall'Intermarine e quello riferito dalla M.M. Secondo il questionario, compilato il 28.10.1974 dalla ditta a corredo della richiesta di un aumento della potenzialità produttiva (già allegata a questa relazione) il costo dell'imbarcazione sarebbe di lire 2.400.000.000: mentre secondo il verbale n. 424 dell'ufficio vigilanza di Marinarsen (6) il costo dell'unità sarebbe di 3.700.000 dollari; ossia oltre 3.300.000.000 lire, al cambio dell'epoca (1 dollaro=897 lire, come risulta, tra l'altro, dalle relazioni del comitato d'attuazione per la legge navale) con un aumento di circa il 38% sull'importo indicato dall'Intermarine nel documento del 28.10.1974. Anche questo fatto avrebbe dovuto mettere in guardia l'amministrazione contro abnormi lievitazioni di prezzo peraltro verificate - si anche nel caso dei cacciamine.

(5) Nell'appendice 6 si riporta il questionario per l'iscrizione all'albo dei fornitori.

(6) Nell'appendice 7 si riporta il verbale n. 424 per l'iscrizione all'albo dei fornitori.

L'accertamento, fatto nel 1976, dall'ufficio vigilanza portò, comunque, all'assegnazione dell'Intermarine alla 9^a classe (categoria 60) dell'A.F.A. per i settori dragamine (si badi bene: dragamine e non cacciamine!), motovedette, natanti diversi in vetroresina. Ad una classe, in altri termini, per la quale l'importo massimo dei lavori, che potevano essere assunti in un anno, non doveva superare i 6 miliardi. Poiché il contratto per la fornitura dei cacciamine (importo: oltre 64 miliardi) esecutivo dal 1978, si deve esaurire entro il 1985, con la consegna della quarta unità e comporta quindi un impegno di spesa per sette anni, ne risulta una spesa di lire $64/7 = 9,14$ miliardi per anno, ben superiore ai 6 miliardi anno, che costituiscono il limite della 9^a classe, alla quale l'Intermarine fu assegnata. Si conclude che, anche sotto questo aspetto, l'amministrazione ha tenuto un comportamento per lo meno incoerente.

Resta inoltre accertato che la potenzialità della società Intermarine, al momento dell'aggiudicazione della commessa, per i motivi del resto ammessi dalla stessa D.G., non era idonea alla costruzione di grandi scafi in genere e di cacciamine, in particolare.

Tale riconoscimento è documentabile tra l'altro in base alla lettera di Navalcostarmi (7) in risposta ad una richiesta dell'Avvocatura di Stato (8). Si riconosce in essa che la ditta non disponeva dello spazio indispensabile per costruire grandi scafi, tanto che era necessario allestire un fossato (trincea) per dare il necessario spazio "verticale" alla costruzione (N.B.: i cacciamine completi risultano alti oltre 16 metri: ben più alti, cioè, dei capannoni del cantiere, al cui interno dovevano essere costruiti). Il cantiere, oltre ciò, non disponeva neppure della indispensabile attrezzatura di varo (bacino di varo). Al riguardo la lettera citata testualmente reca: "nel caso del contratto in argomento l'altezza del capannone esistente non consentiva la costruzione dello scafo del cacciamine e si è reso necessario abbassare parte del piano di lavoro, creando una fossa (trincea) all'interno del capannone stesso. Poiché le dimensioni e il peso del cacciamine non consentono la messa in acqua dell'unità con le gru, la trincea dovrà essere messa in comunicazione con il fiume Magra attraverso un bacino di varo. La necessità delle anzidette opere era cognita all'Amministrazione prima che si addivenisse alla stipulazione del contratto".

Spiace, al riguardo, rilevare che l'Intermarine poté dotarsi di tali fondamentali attrezzature molto posteriormente all'assegnazione della commessa e con un massiccio ricorso all'arma del ricatto occupazionale (9), (l'Intermarine richiese infatti al comune di Sarzana il rilascio delle concessioni edilizie per lo scavo del bacino e della trincea). Tale arma, postale in mano dalla M.M. con la firma del contratto, consentì all'Intermarine di ottenere nel maggio 1979 le concessioni edilizie, che altrimenti mai avrebbe potuto avere. Sui fatti pendono ancora procedimenti giudiziari presso la Pretura di Sarzana e presso quella di Genova. Val la pena, altresì, di sottolineare che, nonostante l'accesa polemica sorta sui quotidiani locali nel 1979 in merito all'opportunità di realizzare tali opere, ambientalmente assai pregiudizievoli (la realizzazione

(7) Appendice 8: si riporta la lettera di Navalcostarmi Prot. 187296 del 20 maggio 1980 all'Avvocatura di Stato e lettera del 18 dicembre 1980 Prot. 189612.

(8) Appendice 9: si riporta la lettera dell'Avvocatura di Stato Prot. numero 22458 al Ministero della Difesa.

(9) Appendice 10: si riporta la lettera dell'Intermarine al Sindaco di Sarzana del 18 marzo 1979.

del bacino di varo, ad esempio, comportò lo sfondamento in parte dell'argine del fiume), mai la M.M. diede cenno di un qualsiasi interesse alla questione.

b) Risultanze

Si deve notare che la ditta, all'atto del contratto, non solo non disponeva delle suddette attrezzature, ma non aveva avanzato neppure la relativa richiesta al Sindaco di Sarzana (la richiesta fu inoltrata ben dieci mesi dopo la firma del contratto, come ricorda l'Avvocatura dello Stato). Al riguardo desta inquietudine il significato che si può e deve dare alle seguenti frasi tratte dal suddetto documento: "Se ora si considera che la società Intermarine era a conoscenza ben prima del 1978 che le sarebbe affidata la fornitura ... In altri termini la ditta aveva il dovere di realizzare tempestivamente quelle opere che possono ben considerarsi presupposto indeclinabile dell'affidamento della fornitura, e comunque di realizzarle senza poter pretendere che la sua inerzia o quella di terzi possa ricadere, quanto a conseguenze economiche, sull'amministrazione committente".

Si evince, quindi, che, all'atto della firma del contratto la ditta, oltre a non disporre di attrezzature essenziali per dare inizio ai lavori iniziati poi con due anni di ritardo (questi ritardi non misero in allarme l'amministrazione?), non aveva neppure avanzato la richiesta di autorizzazione ad eseguirli e non aveva quindi alcuna sicurezza che questa venisse concessa tenuto conto anche del fatto che il cantiere si trovava in parte in posizione di abusivismo edilizio.

Non esistevano quindi gli elementari indispensabili presupposti per la realizzazione di tali strutture, non disponendo all'epoca la società: nè dei permessi del Genio Civile, nè delle autorizzazioni della Capitaneria di porto, in aggiunta alle sopraindicate concessioni edilizie del comune di Sarzana (queste ultime rilasciate solo nel maggio 1979).

Queste carenze dovevano essere ben note a Navalcostarmi prima della firma del contratto. Inoltre bisogna evidenziare che il rilascio delle concessioni edilizie da parte del comune ha dato luogo al procedimento giudiziario presso la pretura di Sarzana. Per dare un'idea dell'entità dei lavori che è stato necessario effettuare per mettere il cantiere in condizioni di iniziare la costruzione delle unità, si sottolinea che la trincea ha le dimensioni di circa 200 metri di lunghezza, 10 di larghezza e 3,5/5 metri di profondità; l'entità dei lavori per la costruzione del bacino di varo è di per sé evidente.

Non bisogna dimenticare inoltre che il cantiere, dalla così modesta potenzialità iniziale, era ubicato a monte di un ponte sul Magra che ostacola, a detta del cantiere e delle autorità militari, il raggiungimento al mare delle unità navali costruite.

L'amministrazione sostiene di avere accertato che l'ANAS aveva già concesso, all'atto della stipula del contratto, l'autorizzazione a rendere apribile una campata del ponte della Colombiera e chiede di potersi avvalere del principio della presunzione di legittimità degli atti amministrativi, in considerazione della disparità delle sfere di attribuzione e di competenza delle varie amministrazioni interessate, ma

tutto questo, unitamente alle carenze precedentemente evidenziate, dimostra quanto parziale e poco oculato sia stato, per dolo o colpa, l'acertamento compiuto a suo tempo dagli organi dell'Amministrazione.

d) Considerazioni

Stranamente la scelta della M.M.I. ricadde, nel 1975, su una ditta che non poteva vantare al suo attivo alcuna costruzione e con nessuna esperienza nel settore militare per costruzioni di unità dalle dimensioni riportabili a quelle degli attuali cacciamine, il cui allestimento, per ammissione della stessa amministrazione, è paragonabile, per difficoltà, solo a quello dei sommergibili.

Inoltre, la scelta di un cantiere a quel tempo controllato da capitale straniero (fino alla fine del 1976) appare inopportuna e censurabile sotto il profilo della sicurezza (il progettista, fra l'altro, risultava cittadino del Sud Africa), come del resto si evince dalla lettura dell'articolo 36 del contratto di fornitura "Tutela del segreto di Stato".

Era il cantiere Intermarine in condizioni di assicurare, con ragionevole certezza, il "buon fine" della commessa affidatagli?

Chiaramente no, ed i fatti l'hanno ampiamente provato, in quanto all'epoca della firma del contratto (ed anche molto posteriormente) la società non aveva i requisiti previsti all'art. 2 della legge navale (n. 57 del 22.3.1975), non potendo vantare particolari competenze nel settore delle costruzioni caccia/dragamine in vetroresina, nè idonei mezzi produttivi, nè le attrezzature necessarie alla realizzazione dell'impresa. Discutibilissima è poi la continua assistenza tecnica prestata dalla M.M. al cantiere di Sarzana. Assistenza che non solo ha privilegiato ingiustamente un cantiere nei confronti dei concorrenti, ma ha destituito di significato l'intera ricerca di mercato. Va precisato, a questo proposito, che le ditte invitate alla cosiddetta "gara" acquistano diritti precisi nei confronti dell'amministrazione; non si possono invitare infatti ditte che non siano potenzialmente idonee; in primo luogo comunque sta il diritto di essere trattate con imparzialità.

Il che non è certo avvenuto, se è vero che ufficiali della M.M. hanno assistito l'Intermarine nella messa a punto del progetto. Un colonnello della G.N. specialista in vetroresina fu distaccato per dieci mesi presso il cantiere, ad esempio.

Per quanto attiene l'assoluta fiducia, occorre distinguere: se la fiducia va intesa in riferimento al problema della sicurezza, parrebbe che dovesse essere riposta in una ditta dalla chiara origine nazionale, anzichè in una ditta con svariati capitali all'estero, quale appariva l'Intermarine sino alla fine del 1976.

Se, invece, la fiducia deve essere intesa nel senso di affidabilità tecnico-amministrativa, non v'è dubbio che nulla poteva far propendere per l'Intermarine, quasi sconosciuta nel campo delle costruzioni navali, praticamente ignota nel settore militare, priva di significative realizzazioni. Sotto questo profilo, anzi, parevano degni di maggior fiducia tutti gli altri cantieri concorrenti. Alcuni, ad esempio, vantavano decennali esperienze e centinaia di costruzioni, anche nel settore specifico della guerra di mine (settore nel quale l'Intermarine era l'ultima arrivata). Altri potevano persino vantare esperienze nella costruzione di

sommergibili e si presentavano dotati di quelle attrezzature, che Navalcostarmi riteneva necessarie per la realizzazione dell'impresa; attrezzature che l'Intermarine non aveva. Va sottolineato, a questo proposito, che se c'è del vero nelle osservazioni di Navalcostarmi circa la tecnologia e la capacità di allestimento richiesta dai cacciamine - tecnologia ed allestimento simili a quelle usate nella costruzione di sommergibili - non meno vero è che queste doti non potevano essere riconosciute all'Intermarine, soprattutto per quanto concerne la capacità di allestimento, all'epoca pressochè nulle per unità militari delle dimensioni e caratteristiche dei cacciamine.

Da tutto ciò emerge chiaramente quanto fosse altamente probabile che il cantiere non potesse tener fede, in generale, all'impegno sottoscritto nei tempi previsti. Chi allora ha voluto ad ogni costo il contratto?

Se si leggono le lettere e i circostanziati appunti dell'ammiraglio Paglia in risposta alla richiesta di chiarimenti da parte del Ministro della difesa del tempo, si nota che le risposte assumono in alcuni tratti un tono provocatorio, perentorio e irrispettoso, un tono che lascia perplessi e preoccupati. Eppure l'ammiraglio Paglia aveva dato le dimissioni in circostanze che non sono state ancora chiarite (10).

Non si ritiene di dover eseguire accertamenti, non si hanno esitazioni di sorta; l'ammiraglio Paglia risponde in prima persona e non per dare assicurazioni, ma per rivendicare, risentito, una correttezza e severità di procedure che il tempo ha dimostrato essere solo nelle intenzioni.

E' importante tenere presente che, alla data odierna, (15 aprile 1983), il ponte della Colombiera non è stato ancora aperto e non si è in grado di prevedere nemmeno la data dell'eventuale inizio lavori. I cacciamine possono giungere al mare via terra, come è stato affermato dalla stessa ditta. Sotto tale ponte, sono passate, previo zavorramento, navi il cui tonnellaggio ha raggiunto anche le cinquemila tonnellate: non vi dovrebbero essere ostacoli al passaggio dei cacciamine, che staziano appena 500 tonnellate e sono di eccezionale robustezza, previo zavorramento ed eventuale alleggerimento delle sovrastrutture non essenziali, sopra il ponte resistente più alto.

Per il cantiere, che dichiara non praticabile questa via, e che, dopo aver elaborato un progetto di trasferimento via terra delle unità - progetto che è stato pure approvato dagli uffici competenti di Marinarsen di La Spezia, progetto nel quale si afferma che i cacciamine possono essere trasferiti in qualsiasi momento e senza alcuna difficoltà tecnica (11), nega poi anche questa soluzione, v'è la possibilità che il falso problema del ponte sia un elemento da sfruttare per ottenere, da una amministrazione per troppo tempo accondiscendente, ulteriori dilazioni nei tempi di consegna e coprire, in tal modo, una impreparazione ed una inadeguatezza che dovevano e potevano essere rilevate sin dai primi elementari adempimenti per l'aggiudicazione della commessa.

(10) In appendice 11 si riportano alcuni dati sulle dimissioni dell'ammiraglio Paglia.

(11) In appendice 12 si riporta il progetto alternativo all'Intermarine per il passaggio via terra dei cacciamine.

Si tenga presente, che, sebbene la data di consegna della prima unità fosse stata contrattualmente fissata al 13 maggio 1981, lo stato di avanzamento della costruzione del "Lerici" (questo è il nome della prima nave della classe di quattro cacciamine) è tale che se oggi per in canto il ponte dovesse scomparire il cacciamine non potrebbe ancora esse re impiegato nei suoi compiti specifici di "caccia alle mine" per mancanza delle apparecchiature necessarie (sistema SMIN - 77).

RITARDO NELL'APPONTAMENTO E VALUTAZIONE DEGLI STADI DI
AVANZAMENTO

a) Il termine contrattuale originario per la consegna del primo cacciamine è stato fissato in 1050 giorni a decorrere dalla data di ricezione della comunicazione di avvenuta registrazione alla Corte dei Conti del decreto ministeriale di approvazione del contratto, per cui la data di ap prontamento alle prove del LERICI veniva a scadere al 13 maggio 1981.

Poichè la Marina Militare ha riconosciuto quale ritardo dovuto a cau se di forza maggiore, giusto l'art. 22 del contratto, 375 giorni, il ter mine contrattuale per l'appontamento della prima unità veniva fissato al 14 maggio 1982.

Conseguentemente, al 20 aprile 1983, il ritardo ingiustificato verrà ad ammontare a 351 giorni.

b) Risultanze

Nel corso dei lavori della commissione è emerso chiaramente quanto carente ed approssimativa fosse tutta la materia attinente il riconoscimento dei ritardi e degli stadi di avanzamento. Numerose sono state le in terrogazioni parlamentari in merito e le discussioni in Aula (12).

Questo fatto è ampiamente significativo del come l'amministrazione, e nel caso specifico la Marina Militare, ha trattato il problema del controllo della costruzione delle unità, dando consistenza corpora ai dubbi che da sempre si avevano sulla efficacia dei controlli messi in essere dalle autorità militari.

Nel caso specifico si avanzano non poche riserve sui criteri adottati per il riconoscimento dei 357 giorni di proroga concessi (164+123+70) per scioperi avvenuti tra il 28 giugno 1978 ed il 28 febbraio 1982, ampiamente al di sopra della media nazionale.

La Marina Militare porta ad esempio della sua "efficace" opera di con trollo le marginali defalcazioni di qualche giorno effettuate sulle consi stenti richieste della società (es. 12 giorni su 135 e 14 su 84).

(12) Nelle appendici 13, 14, 15 si riportano alcune delle numerose interrogazioni e interventi in Aula sul caso Intermarine.

APPENDICE 1. — Estratto dai bilanci Intermarine



INTER INTERNATIONAL MARINE of ITALY S.p.A.

Capitale Sociale 1.500.000.000 int. vers.

Sede in Sarzana

Canc. Tribunal. di La Spezia - Soc. 2425 -

RELAZIONE del CONSIGLIO di AMMINISTRAZIONE

(Allegato B)

al BILANCIO 31 dicembre 1973

Signori Azionisti,

L'esercizio 1973, ancora rivolto alla ultimazione
pressochè totale delle immobilizzazioni tecniche, ha
visto l'avvio, seppur in limitata misura, della ope-
ratività aziendale vera e propria.

Gli studi precedentemente effettuati, anche attraverso
la realizzazione di prototipi, sono stati realizzati
produttivamente, ma il breve arco di tempo in
cui la produzione si è svolta non ha consentito che
un ridotto volume di vendite, al quale, però, si as-
somma a fine anno la rilevazione di un valore pres-
sochè corrispondente in esistenze di lavorazioni in
corso.

L'analisi della "Situazione Patrimoniale" al 31.12.

1973, raffrontata con i dati di quella al 31.12.1972,

pone particolarmente in evidenza:

per l'attivo, ammontante a f. 3.248.243.058 :

- la continuazione di lavori di natura

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	immobiliare	costi hanno compor
	tato un mag	insieme di cir
	ca. 70 milioni	
	Tale importo	erita, principalmen
	te, ad operc	eranti il comple
	tamento del	cato industriale (cir
	ca 44 milioni)	ello degli uffici
	(oltre 11,5 mil	di fabbricati sup
	plementari (ol	5 milioni), nonché
	a costi vari	mentativi;
-	nuove installa	di ed acquisti per gli
	impianti e per	macchinario, il cui
	saldo complessi	al costo, depurato
	dei decrementi,	subito una variazio
	ne positiva di	ca 109,5 milioni;
-	nuovi acquisti	mobilio e dotazioni
	di ufficio, per	ca 3 milioni;
-	ulteriori invest	enti in studi di nuo
	ve imbarcazioni,	strucione di stampi,
	di modelli, di pr	otipi ed esperienz
	varie, comportanti	complessivo mag
	gior saldo di cir	163 milioni;
-	una diminuzione de	saldo "Costi ammor
	tizzabili diversi"	di circa 39 milioni
	imputabile, tra l'	tro, anche all'am

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	mortamento operato per i costi stessi
	con una quota dell'anno di circa 18
	milioni;
-	un aumento di circa 403 milioni nelle
	scorte di materiali di produzione -in
	parte presso terzi- prudentemente va
	lutate ai puri costi d'acquisto; aumen
	to al quale deve aggiungersi il monte
	di prodotti in giro di lavorazione, va
	lutati circa 132 milioni, per cui l'in
	cremento complessivo dell'esercizio
	nel saldo di magazzino ammonta a circa
	535 milioni;
-	un minor saldo nei conti attivi di cas
	sa e banche di circa 1,7 milioni;
-	un maggior saldo dei crediti diversi
	e dei crediti verso Clienti per circa
	64,5 milioni;
-	un maggior importo dei ratei attivi
	di oltre 5 milioni, dovuto a competen
	ti accantonamenti di interessi attivi
	bancari maturati;
	<u>per il passivo, ammontante a £. 3.509.829,827 :</u>
-	un maggior saldo passivo verso Banche
	per operazioni di credito ordinario

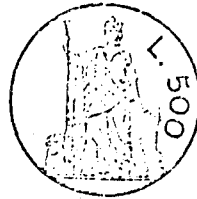
LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

allo scoperto di circa 335 milioni, contro un minor saldo dei conti anticipi di circa 308 milioni; la complessiva maggior scopertura effettiva verso Banche, risulta, quindi, di circa 27 milioni;

un mutuo passivo a medio termine di 1 miliardo, ottenuto nel corso dell'esercizio dalla Banca Nazionale del Lavoro (atto a ministero notar Ciocciola di Lucca del 30.7.73) alle condizioni agevolate previste dalla Legge n° 623 del 30.7.1959; il rimborso dovrà essere effettuato in n° 19 rate semestrali costanti posticipate da f. 66.576.822 cadauna (compreso interessi), la prima scadente il 1° 7.1974 e l'ultima il 1° 7.1983;

una minor esposizione verso fornitori di circa 12 milioni;

un maggior importo di debiti diversi per circa 65 milioni. Il saldo appostato a bilancio raccoglie, oltre agli anticipi della Clientela, gli importi da liquidare alle cariche sociali per emolumenti, a professionisti per onorari, all'Erario per la Imposta sulle Società dell'esercizio, la



IVA ed imposte di rivalsa in genere;

- l'appostazione di un fondo ammortamento delle immobilizzazioni tecniche, calcolato, ad esclusione del fabbricato industriale e di quello per Uffici, sul costo di acquisto degli altri cespiti aziendali, in base alla metà delle aliquote fiscalmente consentite; l'ammontare di tale fondo, la cui formazione è stata controllata dal Collegio Sindacale, risulta di £. 36.400.741;
- l'aggiornamento del Fondo indennità licenziamento, che è stato incrementato dell'importo competente all'esercizio per lire 8.805.308; il saldo figurante a bilancio rappresenta la effettiva posizione economico-giuridica del personale al 31/12/1973;
- l'appostazione alla voce "ratei passivi" del debito accertato per interessi passivi di competenza verso Banche, il cui ammontare supera di circa 5 milioni quello dello esercizio precedente.

Il Conto economico, che per la prima volta viene presentato a questa Assemblea, riassume con le varie voci di costi e spese, così come di ricavi e rendite,

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

i valori iniziali e finali di magazzino, nonché le
poste correttive dettate dalle esigenze della compe-
tenza.

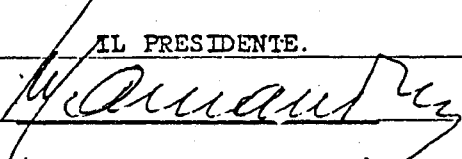
Il saldo, che evidenzia una perdita di £261.586.769,
esprime un risultato che risente della realtà ges-
tionale dell'esercizio. In sede di approvazione Vi
proponiamo di rinviare tale perdita a nuovo.

Per decorso del triennio è scaduto il nostro manda-
to; Vi invitiamo a voler provvedere in merito.

Vi ringraziamo della fiducia che avete in noi ripo-
sta ed auspichiamo per la Vostra Società un avanzare
pieno di operatività e di economiche risultanze.

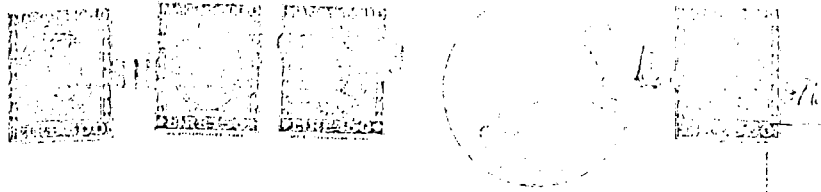
p. Il Consiglio di Amministrazione

IL PRESIDENTE.



(Dott. Mario CAMANDONE)

Milano, 29 MAR. 1974



INTERMARINE S.p.A.

Sede SARZANA (La Spezia) - Località Cà del Sale

Cap. Soc. L. 2.000.000.000.=

o o o

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

l'andamento del decorso esercizio è stato caratterizzato da un grosso successo per l'avvenire della società, e che rappresenta il coronamento degli sforzi dei tecnici, delle maestranze e della direzione, dedicati in questi ultimi anni agli studi ed alle ricerche per un prodotto di alto contenuto tecnologico.

Infatti, in virtù di quanto precede e constatata la efficienza della nuova concezione di applicazione dell'F.P.P., la Marina Militare Italiana conferiva nel febbraio 1977 un ordine per la realizzazione a titolo sperimentale di una sezione di nave; questa veniva sottoposta nel successivo settembre a numerosi prove che confermavano la validità del progetto. Tenuto conto anche di questo risultato positivo, iniziavano laboriose trattative per la messa a punto di un contratto di fornitura di diverse unità caccia mine. Dopo il normale iter burocratico, il contratto veniva firmato nel gennaio 1978, ne seguiva nel marzo

P. IL Consiglio d'Amministrazione

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

il relativo decreto del Ministero Difesa, ora in corso di registrazione alla Corte dei Conti.

La importante commessa acquisita dalla società darà corso nel secondo semestre 1978 alla ristrutturazione degli impianti e consente di guardare ai prossimi esercizi con sufficiente tranquillità/

Consente pure dell'ottimismo per gli sviluppi che/

potranno trarre per le possibili forniture ad altri

Paesi, il tutto con i prevedibili benefici effetti

sull'occupazione di manò d'opera presso la nostra so

cietà e presso tutte le altre aziende interessate al

programma, in un settore quale quello della cantieri

stica navale notoriamente in crisi.

Ed è perciò che sentiamo il dovere di esprimere anche

in questa sede il nostro vivo ringraziamento alla

Marina Militare Italiana per la fattiva e qualificata

collaborazione.

o o o

Il progetto di bilancio al 31.12.1977 chiude con una perdita di L. 294.738.326.=.

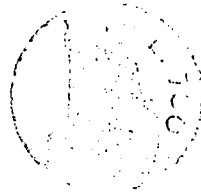
I criteri di valutazione, di imputazione degli ammorti

menti e degli accantonamenti è rimasto invariato ri

spetto agli esercizi precedenti; il fondo indennità

licenziamento è aggiornato alle spettanze dei n.149

dipendenti.



INTERMARINE S.p.A.

Via Alta, Loc. Cà del Sale - SARZANA

Capitale Sociale Lire 2.000.000.000

Tribunale di La Spezia n° 2425 Soc.

=. = . = . = . = . = . =

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(All. B)

ESERCIZIO 1975

Signori Azionisti,

nel sottoporvi il risultato dell'esercizio 1975, Vi illustriamo i fattori caratterizzanti l'esercizio e le scelte gestionali operate.

Durante il 1975 la ns/ Società ha effettuato studi e ricerche sistematiche per la realizzazione di uno speciale FRP amagnetico/antishock; tale attività è stata svolta a seguito di specifico interesse dimostrato dalla MMI per la realizzazione di cacciamine in F.R.P.

I principali obiettivi raggiunti si possono così sintetizzare:

- ultimazione dello studio di una struttura navale a guscio massiccio senza strutture di rinforzo;
- ultimazione dello studio di una struttura resistente allo shock;
- ultimazione degli studi inerenti alla trasmissione ai macchinari di onde di Shock derivanti da e-

Copia
rit.
orig.
W.R.
1/2

20/11/77

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

splensioni subacquee non a contatto, all'attenuazione della trasmissione in acqua dei rumori e delle vibrazioni dei macchinari in funzione;

- realizzazione di una nuova tecnologia di laminazione detta "a piramide";

- messa a punto in collaborazione con le ditte produttrici di un tessuto pesante in vetro con una speciale tessitura per ottenere un incremento della resistenza ed una riduzione della anisotropicità;

- messa a punto di un espanso in resina ad alta resistenza per impiego nella costruzione di paratie, ponti o strutture secondarie.

Per tali studi sono in via di perfezionamento le pratiche per il deposito dei relativi brevetti sia in Italia che all'Estero.

Tali strutture sono state progettate e realizzate a livello di prototipo da Intermarine in funzione prioritaria delle qualità richieste specificatamente per la costruzione di un cacciamine. Le prove, oltre ad essere state condotte all'interno dell'azienda, sono state eseguite anche presso gli uffici competenti della MMI e l'esito delle stesse è stato più che soddisfacente, tanto che nel mese di febbraio del corrente anno Intermarine ha ricevuto da parte della



MMI la specifica richiesta d'offerta per 10 cacciami-
ne aventi le caratteristiche già studiate.

Per tali studi si è reso necessario un ampliamento
dell'Ufficio Tecnico con l'assunzione di 4 ingegne-
ri, oltre a personale d'ordine.

Per quanto concerne la produzione, nell'esercizio
1975 si è proseguito nell'ultimazione della serie
dei Cigarette 37', a suo tempo impostata, nonché al
l'allestimento della motovedetta da 27 mt., il cui
varò è previsto per il luglio 1976.

Sono stati intrapresi con alcuni Stati esteri contat-
ti per la fornitura di motovedette da 15 e 37 mt..

Le trattative sono tuttora in corso.

Sono stati acquisiti ordini per un'imbarcazione da
49' e una da 27 mt., entrambe da diporto.

L'organico aziendale è aumentato gradatamente duran-
te l'esercizio ed a fine anno le forze di lavoro e-
rano le seguenti:

- 85 operai contro i 68 all'inizio dell'anno
- 31 impiegati contro i 29 all'inizio dell'anno
- oltre 2 dirigenti

Le ore lavorate dagli operai sono state complessiva-
mente 138.702; le ore perse per scioperi sono state
2.777, mentre per assenteismo sono state perse ore:
12.687.

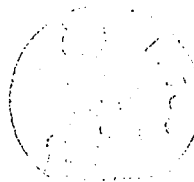
Per quanto riguarda l'impostazione tecnica dello Stato Patrimoniale c'è da osservare che allo scopo di dare alle appostazioni di bilancio una maggiore chiarezza si è ritenuto effettuare le seguenti variazioni in modo da rendere le singole denominazioni di conto più rispondenti alle reali caratteristiche di ciascun gruppo omogeneo di cespiti o di costo pluriennale:

§ il c/Modelli raggruppato nell'esercizio 1975 nel conto "Stampi, Modelli e Attrezzi" comprende esclusivamente i modelli già definiti precedentemente "modellini" con un saldo di £ 6.151.300

§ le Attrezzature sono state stornate dal c/"Stampi, Modelli e Attrezzi" e situate in un conto autonomo con un saldo di £ 132.887.029

§ il c/"Forme, Stampi e Prototipi" per un totale di £ 622.344.381 comprende sostanzialmente le appostazioni del c/"Stampi, Modelli e Attrezzi" al 31 Dicembre 1974 depurato del c/"Modelli" e del c/"Attrezzature" si intende incrementato delle nuove forme per £ 57.248.322 dei nuovi stampi per Lire 80.495.795 realizzati nell'esercizio

§ il c/"Studi e Progettazioni" che al 31/12/74 presentava un saldo di £ 390.698.902 è stato scisso in due nuove appostazioni:



- "Engineering" che rispecchia costi e spese relativi agli studi e alle esperienze, con un saldo iniziale di £ 258.016.744 e che al 31/12/75 evidenzia, a causa della realizzazione dei nuovi progetti di cui è cenno nella presente relazione realizzati nell'esercizio, un saldo di Lire 366.760.329

- "Costi diversi ammortizzabili" che al netto della quota di ammortamento di competenza in conto presenta un saldo di £ 115.731.177

§ gli altri conti accesi alle attività fisse hanno mantenuto lo stesso raggruppamento interno ed hanno subito incrementi dovuti principalmente a normali acquisti o lavori resi necessari od opportuni per una maggiore razionale utilizzazione delle attività stesse.

§ il c/magazzino evidenzia un forte incremento rispetto al precedente esercizio: tale incremento è da iscriverne in massima parte ai prodotti finiti ed al giro di lavorazione

La valutazione delle rimanenze è stata effettuata con il rispetto delle norme civili e fiscali e più specificatamente sono stati adottati i seguenti criteri:

- le materie prime sono state valutate in base ai

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

costi storici di acquisto maggiorati degli oneri
di diretta imputazione

- le imbarcazioni finite ed in fase di lavorazione
sono state valutate sulla scorta dei valori dei
materiali impiegati maggiorati delle imputazioni
di competenza per mano d'opera ed oneri e costi
tecnici diretti ed indiretti

§ gli altri conti dell'attivo sono rappresentati da
un saldo derivante da manifestazioni numerarie cer-
te

§ il debito per mutui rappresentante il residuo ca-
pitale dopo il pagamento della 3° rata effettuato
il 1/7/1975 a fronte del finanziamento a medio ter-
mine n° 14885 ottenuto dalla Banca Nazionale del
Lavoro

§ il c/anticipi da Clienti è rappresentato in massi-
ma parte dagli anticipi ottenuti per la commessa
in lavorazione relativa alla imbarcazione di metri
27/002 del Governo del Gabon

§ il fondo ammortamento è stato aggiornato in base
alle quote di ammortamento effettuate

§ l'aggiornamento del fondo indennità licenziamento
è stato effettuato in base alla posizione economi-
ca e giuridica di ciascun dipendente e copre per
intero gli obblighi di legge che a tale istituto

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sono correlati

§ i ratei e i risconti evidenziano l'accertamento di
poste di competenza dell'esercizio

La stesura del conto dei profitti e delle perdite è
stata effettuata con l'osservazione delle norme sta-
bilite dallo art. 2425 bis del Codice Civile

In particolare c'è da osservare che le quote d'ammor-
tamento sono state calcolate sulla base del 50% del-
le aliquote fiscalmente consentite ad eccezione del-
la quota relativa al conto "Engineering" che è stato
effettuato sulla base del 75% delle quote fiscalmen-
te consentite

Le quote di ammortamento sono state le seguenti:

Fabbricati	13.578.483
Impianti	13.423.940
Macchinari	2.833.941
Attrezzature	21.889.263
Modelli e stampi, forme e prototipi	34.962.127
Mobili ufficio	1.480.527
Macchine ufficio	1.070.427
Brevetti e marchi	185.220
Automezzi	1.158.350
Engineering	46.858.279
Spesa d'impianto	1.818.114
Spese avvio Amm.re	25.613.932

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Spese ann. su mutui 169.435

A maggior chiarimento di quanto esposto questo Consiglio ritiene opportuno riportare qui di seguito sia lo stato patrimoniale che il Conto Profitti e Perdite al 31/12/1975, comparati con i corrispondenti al 31/12/1974.

	AL 31/12/1975		AL 31/12/1974	
Terreni e Fabbr.	1.072.628.599		1.062.683.807	
Imp. e macchin.	381.194.894		379.869.884	
Modelli	6.151.300)	(
Forme, Stampi e Prot.	622.344.361		583.983.041)	(
Attrezzatura	132.287.029)	(
Mob. e macch. uf.	41.647.750		31.490.487	
Automezzi	14.952.000		10.991.000	
Brevetti e marchi				
D'impr.	2.104.965		1.599.465	
Engineering	366.760.329)	(
Costi div. ann.li	115.731.177		390.698.902)	(
Magazzino	3.706.453.501		1.629.500.450	
Cassa	2.075.440		5.971.492	
Banche c/att.	133.245		575.704	
C/antic. fornit.	/		155.982.000	
Clienti	31.808.134		111.962.703	
Crediti diversi	37.975.958		79.799.077	/.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Perdita esercizio				
1973			251.536.769	
Perdita esercizio				
1974			236.552.711	
PERDITA ESERCIZIO	129.037.763			
Capitale Sociale		2.000.000.000		1.500.000.000
Riserva Straordinaria		1.750.520		
Banche c/antic. imp.		199.744.000		155.982.000
Banche c/passivo		1.162.515.276		1.137.593.554
Fornitori		398.183.780		194.904.716
Debiti diversi		29.929.098		49.122.541
Fondo ind. lic.		51.189.674		25.423.254
Fondo am.to		257.089.697		119.649.140
Titoli		871.226.471		915.202.282
Anticipi c/clienti		1.643.610.180		829.822.500
Ratoni e risc. pas.		48.647.749		15.557.505
	6.663.886.445	6.663.886.445	4.943.257.492	4.943.257.492
Cauz. Acc.ri	.800.000		1.000.000	
Acc.ri c/cauz.		.800.000		1.000.000
	6.664.686.445	6.664.686.445	4.944.257.492	4.944.257.492
CONTO ECONOMICO				
	AL 31/12/1975		AL 31/12/1974	
Esistenze iniz.	1.629.500.450		1.021.233.438	
Acquisti	945.039.641		393.508.957	..

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Altri costi	1.099.071.135		467.017.560	
Oneri finanz.	128.505.096		199.935.372	
Quota am.to	165.042.039		102.307.125	
Vendite		89.141.036		291.013.100
Ricavi diversi		43.426.060		17.826.190
Rimanenze fin.		3.706.453.501		1.629.500.450
	3.968.058.360	3.839.020.597	2.175.002.452	1.939.339.740
Perdita esercizio		129.037.763		236.662.711
	3.968.058.360	3.968.058.360	2.175.002.452	2.175.002.452

Le variazioni dei conti "Capitale Sociale", "Riserva Straordinaria" e "Perdite Esercizi Precedenti", sono conseguenti alla delibera da Voi assunta in sede straordinaria durante il 1975.

Il Bilancio al 31/12/1975 chiude ancora con una perdita di £ 129.037.763 che Vi consigliamo voler far assorbire dal conto Riserva Straordinaria per Lire 1.750.520 e rinviare a nuovo per la parte residua di £ 127.287.243,=

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

(Rocco CANELLI)

(Robert SUTZ)

(Michael Seaton KENNEDY TRIMMING)

APPENDICE 2. — Verbale per l'iscrizione all'albo fornitori della ditta Intermarine (n. 424)

MOD. A.A.M. 2

ALL. 4.1

MINISTERO DIFESA

Direzione Generale Arsenale 15
LA SPEZIA

UFFICIO VIGILANZA I. R.

VERBALE N° 424**PER L'ISCRIZIONE NELL'ALBO FORNITORI ED APPALTATORI DELL'AMM. MILITARE**relativo alla visita eseguita allo (2) Stabilimento.....
della Ditta INTER INTERNATIONAL MARINE.....

ordinata con dispaccio n. 151806..... in data 6 Aprile 1972.-

NOTA - Le notizie, riportate a verbale, devono riflettere la situazione effettiva all'atto della visita.

I - GENERALITA'

Ditta, denominazione o ragione sociale INTER INTERNATIONAL MARINE di Sarzana.....

Forma giuridica Società per Azioni.....

Domicilio legale Sarzana, via Strada Alta, loc. Cà del Sale - La Spezia.-

Ubicazione dello (2) stabilim. - Sarzana, via Strada Alta, loc. Cà del Sale - La Spezia

Numero 54238..... e data 24/7/1970..... di iscrizione alla Camera di Commer-
cio di La Spezia.....

II - NOTIZIE DI CARATTERE ORGANIZZATIVO

Attività esercitata Produzione di scafi in vetroresina e stampi relativi -
Lavorazione di materiali plastici ed affini.-

Tipo della produzione in serie.-

(1) Ente dal quale dipende chi esegue la visita.

(2) Indicare se stabilimento opificio, cantiere, laboratorio, magazzino.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Organizzazione di studio e di sperimentazione. La Ditta è in possesso di un Ufficio Tecnico capace di n°6 disegnatori; è previsto che nella palazzina Uffici, attualmente in fase di ultimazione, la sala disegno sarà capace di n°15 posti. Gli scafi finora realizzati sia del tipo da diporto sia del tipo da competizione sono stati costruiti esclusivamente per eseguire sperimentazioni e prove tuttora in corso.

Reparti di lavorazione:
 Reparto costruzione stampi, realizzati in acciaio e legno.
 Reparto costruzione scafi, sovrastrutture e parti varie in vetroresina.
 Reparto assemblaggio varie parti dello scafo, sovrastrutture e strutture interne.

Locali adibiti alla produzione:

- superficie coperta mq. 13.000
- superficie scoperta mq. 59.000
- se rispondenti alla planimetria presentata **si**

Depositi e magazzini:

- superficie mq.
- cubatura mc.

Silos mc.

Celle frigorifere mc.

Serbatoi mc. 70

Scalo ferroviario utilizzato e distanza in km. 4 (Sarzana)

Raccordo ferroviario (si o no) **no**

III. - FORZE DI LAVORO

Imprenditori, titolari, gerenti, ecc.	N.
Dirigenti	" 1
Impiegati	" 7
Operai specializzati	" 1
Operai qualificati	" 10
Operai comuni e manovali specializzati	"
Manovali comuni	"
Apprendisti	"
Altro personale (di vigilanza, custodia, dei servizi interni, ecc.)	" 1
Totale	N. 20
Totale max consentito dalle attrezzature	N. 100

Titolo di studio e nominativo dei dirigenti tecnici
 Ing. Michael Trimming
 Consulenti tecnici : Colin Bailey - Peter Collett - Sten Polak

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

IV. - NOTIZIE TECNICHE

Consistenza ed efficienza delle attrezzature, macchinari ed impianti n°1 spruzzatore - n°1
piaffa a filo - n°1 piaffa a spessore - n°1 sega a nastro - n°1 sega cir-
colare - n°3 troneatrici - n°2 trapani a colonna - n°1 smeriglio a colon-
na - n°10 stampi di varie grandezze per scafi in vetroresina - n°3 carri-
ponte da 8 Tonn. - n°2 gru a ponte da 50 Tonn.-

Ciclo di lavorazione per tipo di prodotti costruzione stampi in ferro e legno, costru-
zione scafi in vetroresina.-

Potenza elettrica motrice installata kw 330 KW (forza motrice) - 250 KW (luce)

Scorte di magazzino (genere e quantità)

V. - NOTIZIE DI CARATTERE COMMERCIALE

Principali forniture, lavori ed appalti eseguiti nel triennio (indicare enti, natura, quantità, importo)
Enti statali trattandosi di azienda di nuova istituzione, l'attività svolta
dalla medesima è stata indirizzata, fino all'atto della visita, allo stu-
dio e progettazione di scafi a tipo sperimentale.- Non ha pertanto ese-
guito a tutt'oggi forniture a terzi né è in possesso di ordinazioni o
fatturato.-

Altri enti

Forniture, lavori ed appalti in corso (indicare ente, natura, quantità ed importo)

costruzione prototipi imbarcazioni da diporto e da competizione.-

VI RILIEVI SULLE NOTIZIE DI CARATTERE TECNICO-ORGANIZZATIVO-CONTABILE
RIPORTATE SUL QUESTIONARIO COMPIUTO DALLA DITTA

Le notizie riportate sul questionario corrispondono, in linea di massima,
verità.-

NOTA - Notizie da trarre dall'esame della documentazione che esibirà la ditta.

CONCLUSIONI (1)

La Ditta Inter International Marine di Sarzana, La Spezia, ha in fase di ultimazione uno stabilimento di notevoli proporzioni e con prospettive di un ambizioso sviluppo per la costruzione di manufatti ed in particolare di imbarcazioni in vetroresina fino a 30 mt. e con dislocamento di 100 a 150 Tonn.

A tutt'oggi la Ditta ha realizzato :

- a)- una imbarcazione da 15 mt. con 18 Tonn. di dislocamento e velocità 35-40 nodi per impiego da diporto.
- b)- n°1 stampo per un catamarano ad ala NACA per imbarcazione che dovrebbe avere le seguenti caratteristiche : l.= 11,5 mt. - largh.= 4,40 mt. - disloc.= 5 Tonn. - Veloc. 50-60 nodi.
- c)- n°2 catamarani da competizione che hanno realizzato, in gara, una velocità di 116 Km. orari.

La Ditta ha ultimato il progetto di un mezzo navale da 25 mt. - Tonn.70 e velocità 35 nodi che potrebbe essere impiegato come motovedetta.

Per l'anno 1973 prevede l'ultimazione di tutte le attrezzature necessarie per la fabbricazione in serie di detta imbarcazione.

E' in fase di avanzata progettazione un'imbarcazione con carena per alte velocità della lunghezza di 29 mt. con propulsori a getto - velocità massima prevista 60 nodi con possibilità di essere armata e quindi interessare le Forze Armate.

La Ditta è in grado di eseguire la produzione di qualsiasi manufatto in vetroresina sia per la costruzione di automezzi sia per l'edilizia o per altri usi.

L'INTER MARINE per la progettazione e realizzazione delle proprie imbarcazioni si avvale della consulenza tecnica continua di tecnici stranieri specializzati e con notevole esperienza nel campo delle vetroresine. Nonostante la potenzialità della INTERNATIONAL MARINE sia attualmente limitata per quanto riguarda il personale, si ritiene opportuno formulare le sottonotate proposte allo scopo di consentire alla Ditta di effettuare eventuali forniture significative a titolo sperimentale, risultando una delle poche aziende in campo europeo in grado di costruire scafi in vetroresina di lunghezza superiore ai 33 ft. e quindi di particolare interesse per le Forze Armate.

Buone le referenze bancarie.

Per quanto sopra si propone l'iscrizione all'Albo dei Fornitori ed Appaltatori dell'A.M. della Ditta INTER-INTERNATIONAL MARINE di Sarzana per le sottonotate categorie e classi :

ca, economica e morale della Ditta

Li _____

Firma del Direttore Generale o Ispettorato

L..... + L..... + L.....
Anno (x) Anno (x-1) Anno (x-2)

3

= L.....

CLASSE ASSEGNATA

Media dei valori az- giunti nel- l'ultimo triennio (lire)	oltre 15 miliardi	da 5 a 15 miliardi	da 1 a 5 miliardi	da 500 milioni a 1 miliardo	da 250 a 500 milioni	da 100 a 250 milioni	da 50 a 100 milioni	da 15 a 50 milioni	da 5 a 15 milioni	di sotto di 5 milioni
CLASSI	1°	2°		4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Prodotti, merci, lavori, prestazioni per i quali, sulla base degli accertamenti tecnici, si propone la iscrizione nell'Albo dei fornitori ed appaltatori dell'Amministrazione Militare.

Cate- goria (2)	Gruppo (2)	Settore (2)	Specificazione dei prodotti, merci, lavori, prestazioni, ecc.	(*)
76			Progettazione e costruzione di stampi per scafi in vetroresina	250 milioni Cl. 5°
76			Costruzione di imbarcazioni in vetroresina	250 milioni Cl. 5°
76			Progettazione e costruzione di stampi per manufatti in vetroresina	250 milioni Cl. 5°
76			Costruzione di manufatti in vetroresina	250 milioni Cl. 5°

- (1) Per le ditte rappresentanti di prodotti esteri sia messa in evidenza nelle conclusioni « Rappresentante di prodotti esteri ».
- (2) Per le ditte industriali che fossero anche rappresentanti di prodotti esteri, il numero del settore, o del gruppo, o della categoria che individuerà più da vicino tali prodotti sia seguito dalla lettera R.
- (*) Per le ditte industriali, indicare la produzione mensile su un turno di lavoro.
Per le ditte commerciali, indicare i quantitativi di merci che possono fornire in un anno.
Per le imprese di lavori, indicare l'ammontare max dei lavori che possono essere assunti in un anno.

Data della visita 28 Giugno 1972.-

Ufficio Vigilanza I.P.
IL PERITO TECN. IND. PRINC.
(firma del funzionario che ha seguito la visita)

Parere dell'Autorità che ha disposto la visita.
IL PERITO TECN. IND. PRINC.
(Sante Vannini)

UFFICIO UFF. VIGILANZA I.P.
IL DIRETTORE GENERALE
(firma)

PARTE RISERVATA ALLE DIREZIONI GENERALI O ISPETTORATI

Determinazione conclusiva circa l'idoneità tecnica, economica e morale della Ditta

Il _____

Firma del Direttore Generale o Ispettorato

* Valore aggiunto (in un anno) = (a + e) - (b + c + d)

MEDIA VALORI AGGIUNTI

L. _____ + L. _____ + L. _____
Anno (x) Anno (x-1) Anno (x-2)

= L.

CLASSE

ASSEGNATA

Media dei valori ag- giunti nel ultimo trimestro (lire)	oltre 15 miliardi	da 5 a 15 miliardi	da 1 a 5 miliardi	da 500 milioni a miliardo	da 250 a 500 milioni	da 100 a 250 milioni	da 50 a 100 milioni	da 15 a 50 milioni	da 5 a 15 milioni	al di sotto di 5 milioni
CLASSI	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°

APPENDICE 3. — Richiesta di licenza di costruzione edile per imbarcazioni da diporto



COMUNE DI SARZANA
 PROVINCIA DI LA SPEZIA

LICENZA DI COSTRUZIONE EDILE

IL SINDACO

Vista la domanda del Sig. CANELLI Rocco Amministratore Delegato Soc. INTER
INTERNATIONAL MARINE
 nato a il
 per ottenere la licenza per (1) costruzione fabbrica imbarcazioni da diporto
 in questo Comune ~~una casa~~ (2) in Via Alta loc. "Cà del Sale" nell'area distinta al
 Catasto a F. coi mappali

Visti i disegni di progetto allegati alla domanda stessa;

Sentito il parere della Commissione edilizia in data 7/12/1970

Visto il parere favorevole dell'Ufficiale Sanitario in data 9/12/1970

Visti i regolamenti Comunali di Edilizia, Igiene, Polizia locale e tutela delle strade comunali;

Visto il T. U. delle Leggi Sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265;

Vista la legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150;

Vista la domanda per l'ispezione delle opere in cemento armato in data

Vista la autorizzazione dell'Ufficio del Genio Civile di La Spezia in data
 ai sensi dell'art. 26 della legge n. 1684 del 25-11-1962;

Visto il regolamento generale per l'igiene del lavoro, approvato con R.D. 14 aprile 1927 n. 530;

CONCEDE al Sig. ROCCO CANELLI Amministratore Delegato Soc. INTER International
Marine

LICENZA

per (1) costruire la fabbrica la casa di cui in narrativa
~~XXXX~~
 SALVO E RISERVATI I DIRITTI DI TERZI e sotto l'osservanza delle vigenti disposizioni in materia di edilizia, di
 igiene e di polizia locale ed in conformità al progetto presentato, secondo le migliori norme dell'arte, affinché ric-
 ca solida, igienica, decorosa ed atta alla sua destinazione, tanto per i materiali usati quanto per il sistema costrutti-
 vato adottato, NONCHE' SOTTO L'OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI di seguito riportate:

(1) Costruire, ricostruire, sopraelevare e ampliare - (2) Urbano o rurale.

proprietario committente e l'assuntore dei lavori sono tenuti a dare tempestivo avviso dell'inizio delle
 oni di tracciamento della costruzione all'Ufficio Tecnico del Comune. 313

2) Di massima non devono mai ingombrarsi le vie e gli spazi pubblici adiacenti al costruendo fabbricato e
 devono essere osservate tutte le cautele atte a rimuovere ogni pericolo di danno a persone e a cose.

3) Occorrendo l'occupazione di tali vie e spazi, deve essere richiesta l'apposita autorizzazione all'Ufficio Tec-
 nico del Comune.

Le aree così occupate devono essere restituite nel pristino stato, a lavoro ultimato o anche prima, nel caso
 che la costruzione venisse abbandonata o sospesa oltre un certo tempo.

4) Il luogo destinato all'opera deve essere chiuso con assito lungo i lati prospicienti le vie e gli spazi pubblici.

5) Se nel manomettere il suolo pubblico il costruttore incontrasse impianti di servizi pubblici, deve essere
 usata ogni cautela per non danneggiarli e essere dato subito avviso per i provvedimenti del caso.

6) Gli assiti di cui al paragrafo 4 od altri ripari devono essere imbiancati agli angoli salienti a tutta altezza
 e devono essere muniti, pure agli angoli, di una lanterna a vetri rossi da mantenersi accesa dal tramonto al levar del
 sole, secondo l'intero orario della illuminazione stradale. Questa lanterna deve aver dimensioni tali da rendere fa-
 cilmente visibile il recinto od il riparo su cui è collocata.

7) Per la esecuzione delle opere in conglomerato cementizio deve essere fatta denuncia alla Prefettura prima
 dell'inizio dei lavori a sensi della legge 16 novembre 1930, n. 2229.

~~8) La dislocazione degli Uffici deve essere come indicato nella tavo-~~
~~la 01/bis - superficie coperta mq. 760 circa; volumetria mc. 7.300 circa~~

9) La copertura del fabbricato ad uso industria deve essere realizza-
 ta con manto in alluminio tipo COVERVAR

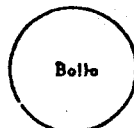
Il proprietario committente e l'assuntore dei lavori sono entrambi responsabili di ogni eventuale inosservanza alle
 norme generali di leggi e regolamenti comunali come delle modalità esecutive fissate nella presente licenza di
 costruzione.

La presente licenza è valida per l'inizio dei lavori entro mesi sei e l'ultimazione
 entro mesi _____

Si allega un esemplare vistato di ciascuno dei disegni presentati.

Sarzana, li 9 dicembre 1970

[Handwritten signature]



IL SINDACO

[Handwritten signature]

APPENDICE 4. — Richiesta di licenza di costruzione edile per imbarcazioni

ALL.C

(Marca da bollo)

Pratica N. 307/70



COMUNE DI SARZANA
PROVINCIA DI LA SPEZIA

LICENZA DI COSTRUZIONE EDILE

IL SINDACO

Vista la domanda del Sig. **CANELLI Rocco Amministratore Delegato Soc. INTER INTERNATIONAL MARINE**

nato a, il

per ottenere la licenza per (1) costruzione fabbrica imbarcazioni

in questo Comune ~~XXXXXX~~ in Via Alta loc. "Cà del Sale" nell'area distinta al

Catasto a F. coi mappali

Visti i disegni di progetto allegati alla domanda stessa;

Sentito il parere della Commissione edilizia in data 7/12/1970

Visto il parere favorevole dell'Ufficiale Sanitario in data 9/12/1970

Visti i regolamenti Comunali di Edilizia, Igiene, Polizia locale e tutela delle strade comunali;

Visto il T. U. delle Leggi Sanitarie 27 luglio 1934, n. 1265;

Vista la legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150;

Vista la domanda per l'ispezione delle opere in cemento armato in data

Vista la autorizzazione dell'Ufficio del Genio Civile di La Spezia in data
ai sensi dell'art. 26 della legge n. 1684 del 25-11-1962;

Visto il regolamento generale per l'igiene del lavoro, approvato con R.D. 14 aprile 1927 n. 530;

CONCEDE al Sig. **ROCCO CANELLI Amministratore Delegato Soc. INTER International Marine**

LICENZA

per (1) costruire la fabbrica ~~XXXX~~ di cui in narrativa

SALVO E RISERVATI I DIRITTI DI TERZI e sotto l'osservanza delle vigenti disposizioni in materia di edilizia, di igiene e di polizia locale ed in conformità al progetto presentato, secondo le migliori norme dell'arte, affinché riesca solida, igienica, decorosa ed atta alla sua destinazione, tanto per i materiali usati quanto per il sistema costruttivo adottato, **NONCHE' SOTTO L'OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI** di seguito riportate:

1) Il proprietario committente e l'assuntore dei lavori sono tenuti a dare tempestivo avviso dell'inizio delle operazioni di tracciamento della costruzione all'Ufficio Tecnico del Comune.

2) Di massima non devono mai ingombrarsi le vie e gli spazi pubblici adiacenti al costruendo fabbricato e devono essere osservate tutte le cautele atte a rimuovere ogni pericolo di danno a persone e a cose.

3) Occorrendo l'occupazione di tali vie e spazi, deve essere richiesta l'apposita autorizzazione all'Ufficio Tecnico del Comune.

Le aree così occupate devono essere restituite nel pristino stato, a lavoro ultimato o anche prima, nel caso che la costruzione venisse abbandonata o sospesa oltre un certo tempo.

4) Il luogo destinato all'opera deve essere chiuso con assito lungo i lati prospicienti le vie e gli spazi pubblici.

5) Se nel manomettere il suolo pubblico il costruttore incontrasse impianti di servizi pubblici, deve essere usata ogni cautela per non danneggiarli e essere dato subito avviso per i provvedimenti del caso.

6) Gli assiti di cui al paragrafo 4 od altri ripari devono essere imbiancati agli angoli salienti a tutta altezza e devono essere muniti, pure agli angoli, di una lanterna a vetri rossi da mantenersi accesa dal tramonto al levar del sole, secondo l'intero orario della illuminazione stradale. Questa lanterna deve aver dimensioni tali da rendere facilmente visibile il recinto od il riparo su cui è collocata.

7) Per la esecuzione delle opere in conglomerato cementizio deve essere fatta denuncia alla Prefettura prima dell'inizio dei lavori a sensi della legge 16 novembre 1930, n. 2229.

8) La dislocazione degli Uffici deve essere come indicato nella tavola 01/bis - superficie coperta mq. 760 circa; volumetria mc. 7.300 circa

9) La copertura del fabbricato ad uso industria deve essere realizzata con manto in alluminio tipo COVERVAR

Il proprietario committente e l'assuntore dei lavori sono entrambi responsabili di ogni eventuale inosservanza alle norme generali di leggi e regolamenti comunali come delle modalità esecutive fissate nella presente licenza di costruzione.

La presente licenza è valida per l'inizio dei lavori entro mesi sei e l'ultimazione entro mesi

Si allega un esemplare vistato di ciascuno dei disegni presentati.

Sarzana, li 9 dicembre 1970.

IL SINDACO

APPENDICE 5. — Privilegio speciale della ditta IntermarinePro - Memoria

Privilegio speciale nr. 1332 Registro Trascrizioni Cancelleria Tribunale La Spezia in data 4.8.1973 a favore Sezione Speciale per il Credito alle Medie e Piccole Industrie della Banca Nazionale del Lavoro

Modifica a detto privilegio trascritta al nr. 1634 Registro Trascrizioni in data 13.10.1978

SPETT/LE CANCELLERIA DEL TRIBUNALE DI

LA SPEZIA *

Il sottoscritto dr. Guido Lucentini deposita la presente nota affinché venga ripetuta ed integrata (con la menzione dell'elezione di domicilio speciale dell'Ente finanziatore) la formalità di annotamento eseguita presso codesta spett. Cancelleria il 13/10/1978 con la trascrizione al n. 1634 del registro delle trascrizioni di cui agli art. 1524 e 2762 - dell'atto privato dal sottoscritto autenticato il 29/9/1978 rep. I287I2 rég. a Carrara il 9/10/1978 al n° 1316 vol. I73, in virtù del quale

PREMESSO

- che con atto Notaio dr. Bruno Ciociola 30 luglio 1973 rep. 100486 registrato a Lucca l'I/8/I973 n. 384 vol. 488, la Sezione Speciale per il Credito alle Medie e Piccole Industrie della Banca Nazionale del Lavoro con sede in Roma (ora denominata Sezione Speciale per il Credito Industriale presso la Banca Nazionale del Lavoro), concedeva alla ditta "Inter-International Marine of Italy (Intermarine) S.p.A. con sede a Sarzana un finanziamento di £ 1.000.000.000 (un miliardo) ai sensi della legge 30/7/1959 n. 623 e successive modificazioni e integrazioni, e del D.L.C.P.S. 15/12/1947 n. 1419

Proc. 10632

lx 500
 Cert. 500

 1000

u 1/12/78
 J

Proc. 1039

Copie. 320
 Ril. 80

U-Copie 640
 U-Ril. 160

 1200

14/2/83

- che a garanzia dell'adempimento di tutti gli obblighi derivanti dal citato contratto di finanziamento la predetta Società debitrice concedeva a favore della suindicata Sezione Speciale per il Credito alle Medie e Piccole Industrie della Banca Nazionale del Lavoro (ora denominata Sezione Speciale per il Credito Industriale presso la Banca Nazionale del Lavoro) privilegio speciale ai sensi dell'art.7 legge 15/2/1973 n.38, in relazione all'art.3 D.L.C.P.S.1/10/1947 n.º 1075 sino a concorrenza di £ 1.392.500.000 (un miliardo duecentonovantaduemilionicinquecentomila) su tutti gli immobili, macchinari ed impianti destinati al finanziamento ed esercizio della propria azienda, ed in particolare sugli immobili macchinari ed impianti indicati nel medesimo atto di finanziamento;-----

- che detto privilegio venne annotato presso la Cancelleria del Tribunale di La Spezia il 4/8/1973 al n. 1332 Registro Trascrizioni-----

- che è stata richiesta la cancellazione del suddetto privilegio limitatamente al seguente cespite:

- porzione di un più vasto appezzamento di terreno in Comune di Sarzana località Cà del Sale, di complessivi mq.71.660 ca. con sovrastanti fabbricati, e precisamente: area di mq.1.560 distinta nel Catasto Terreni del Comune di Sarzana al foglio 33 particella

81/b originata dal frazionamento della particella 81 di mq.2.635, fermo restando il privilegio sugli altri beni gravati. Contro costituzione ed acquisizione di privilegio ai sensi dell'art.7 legge 15/2/1967 n.38, in relazione all'art.3 del DLCP 1/10/47, n.1075 su due appezzamenti di terreno di mq.700 e di mq.860 in Sarzana distinti in catasto Terreni di quel Comune con le particelle 80/a mq.700 e 239/a mq.860 del foglio 33, a confini con residua proprietà della società salvi se altri. Tutto ciò premesso la Sezione Speciale per il Credito Industriale presso la Banca Nazionale del Lavoro ha consentito - contro acquisizione di privilegio di cui nel seguito - la cancellazione del privilegio annotato presso la Cancelleria del Tribunale di La Spezia il 4/8/1973 n°1332 reg.trascrizioni a favore della medesima "Sezione" ed a carico della Società "Inter - International Marine of Italy S.p.A." con sede a Sarzana, limitatamente al seguente cespite:

porzione di un più vasto appezzamento di terreno in Comune di Sarzana località Cà del Sale, di complessivi mq. 71.660 ca. con sovrastanti fabbricati, e precisamente:

- area di mq.1.560 distinta nel Catasto Terreni del Comune di Sarzana al foglio 33 particella 81/b originata dal frazionamento della particella 81 di mq.2.635, fermo restando il privilegio sugli altri beni gravati.

Correlativamente la società "Inter-International Marine of Italy (Intermarine) S.p.A." con sede a Sarzana, in dipendenza della cancellazione di cui sopra ha consentito la costituzione a carico della medesima società, ed a favore della suddetta Sezione Speciale per il Credito Industriale presso la Banca Nazionale del Lavoro (già denominata Sezione Speciale per il Credito alle Medie e Piccole Industrie della Banca Nazionale del Lavoro) con sede in Roma e domicilio speciale eletto in Sarzana presso la Filiale del Monte dei Paschi di Siena -, di privilegio ai sensi dell'art.7 legge 15/2/67 n.38, in relazione all'art.3 del D.L.C. P.S.1/10/47, n.1075 su due appezzamenti di terreno di mq.700 e di mq.860 in Sarzana distinti in Catasto Terreni di quel Comune con le particelle 80/a mq.700 e 239/a mq.860 del foglio 33, a confini con residua proprietà della società, salvi se altri.-----

Il Cancelliere del Tribunale di La Spezia è stato autorizzato ad eseguire la formalità in oggetto con suo esonero da ogni responsabilità.

TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI LA SPEZIA **NOTAIO GIULIO LUCENTINI**
 Largo XXV Aprile, 8 - Tel. 71926 - CARRARA

Cancelleria Società Commerciali

Questo atto è depositato in questa Cancelleria

in data di cui indicato e trascritto al N. 1634

in data di cui agli art. 1524 e 2762

La Cancelleria

11 DIC 1978

Il Direttore della Cancelleria Dirigente
 Dr. Agostino Gregorini

APPENDICE 6. — Questionario per l'iscrizione all'albo fornitori

MOD. A.A.JA. 1

Da presentare, debitamente compilato, a corredo della domanda di iscrizione nell'Albo dei fornitori ed appaltatori dell'Amministrazione Militare.

QUESTIONARIO

Denominazione della Ditta INTERMARINE S.p.A.
sede SARZANA (La Spezia)

I. - GENERALITA'

Denominazione o ragione sociale della Ditta INTERMARINE S.p.A.
(oppure Inter International Marine S.p.A.)

Iscritta nella Camera di Commercio di La Spezia n. 54238 data 24.7.1970

Domicilio legale SARZANA

Indirizzo telegrafico INTERMARINE SARZANA

Numero telefonico 64768/61583/62202

Data di inizio dell'attività dell'azienda 1972

Forma giuridica (ditta individuale o società commerciale - indicare il tipo di società)

Società per Azioni

Capitale sociale L. 1.500.000.000 = interamente versato
con eventuale partecipazione di capitale straniero:

— nazionalità Svizzera-Lussemburgo-Canada misura 92 %

Iscritta in associazione di categoria (se si indicare l'associazione e la data di iscrizione)

U.C.I.N.A. 15.5.1971

Iscrizione nell'Albo Nazionale dei costruttori, istituito dal Ministero dei LL.PP. (se si indicare la data di iscrizione) no

Iscritta all'Albo Fornitori & Appaltatori A.M. con D. 19559/3 in data 23.10.1972 Prop. 159770

Iscritta nell'Albo dei fornitori di altri enti pubblici (se si indicare l'ente e la data di iscrizione)

Attività esercitata (1)

— attività esclusiva o principale Costruzione di imbarcazioni in vetroresina rinforzata con fibre di carbone da 8,50 mt. a 36,50 mt. per usi militari, civili e da dipartimento.

-- altra attività

Tipo della produzione (solo per le aziende industriali)

— in serie (*) si

a) con lavorazione completamente meccanizzata lavorazione meccanizzata nella misura massima concessa dal livello attuale di automazione.

b) con lavorazione non completamente meccanizzata

non in serie

(1) Indicare l'attività esercitata usando i termini tecnici ritenuti più appropriati. Nel caso di ditta che di per attività, queste devono essere indicate per ordine di importanza economica.

(*) La produzione in serie deve intendersi la produzione realizzata mediante l'impiego di attrezzature e impianti, nel ad ottenere una ripetizione di prodotti aventi caratteristiche identiche di forma, qualità e misure, basati su un unico prototipo.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- 13 - Proprietario degli immobili e delle attrezzature la società stessa
- 14 - Ubicazione di eventuali filiali = = =
- 15 - Ubicazione dello stabilimento (se più di uno indicare anche l'attività esercitata da ciascuno) SARZANA (SP) Via Alta Local. Ca' del Sale
- 16 - Dichiarazione generalità, titolo di studio, nazionalità, luogo e data di nascita, località di residenza ed indirizzo delle seguenti persone:
- proprietari, se ditta individuale
 - componenti, se società in nome collettivo
 - presidente e consigliere delegato, se società per azioni
 - soci accomandatari se società in accomandita
 - presidente ed amministratore unico, se società a responsabilità limitata o cooperativa
 - dirigenti amministrativi e tecnici.

Cognome e Nome	Titolo di studio	Incarico	(*)	Luogo e data di nascita	Località di residenza	Indirizzo
CANELLI Rocco	Dipl. Ling. Reg. S.	Amministr. Delegato		Novara 25.7.1916	Roma	Via Parigi 11
FRIMMING Michael Seton Kennedy	Archit:nav	Dirett/Tecnico		Pretoria (Sud Afr.) 25.4.1941	Ameilia (SP)	Via Pisanello 89
CANELLI Daniele	Eng.	Dirett/Produtz.		Mondovi (CN) 25.9.1943	La Serra (SP)	V. Gen. Zanelli 17
FANTACCI Gianfranco	Ing. nav. mec.	Dirett/Proget.		Istia d'Ombre 28.3.1941	Ceparana (SP)	Via Genova 35

(*) Contrassegnare con asterisco i nominativi di coloro che hanno facoltà di impegnare legalmente la ditta.

II. - NOTIZIE DI CARATTERE COMMERCIALE E BANCARIO

- 17 - Principali forniture, lavori od appalti eseguiti nel triennio (indicare ente, natura, quantità ed importo)
- Enti statali
 - altri enti Imbarcazioni da diporto vendute in Italia ed all'estero

18 - Forniture o lavori od appalti in corso (indicare ente, natura, quantità ed importo) Nr. 1 imbarcazione da pattugliamento 27 mt. per la Repubbl. GABON - Lit. 2.400.000.000. =

19 - Fonti di normale approvvigionamento (indicare natura e provenienza)

Materie prime	Semilavorati	Merch e prodotti finiti (limitatamente alle ditte commerciali)
gelcoat - resine poliestere		Motori-turbina a gas-idrogatt
e poliuretaniche - fibre car		eliche - centraline oleodinamiche - strumentazioni elettriche & elettroniche etc.
bone e vetro-laminate plastici - sandwich - metalli - legno		
Provenienza : Italia - Europa - U.S.A.		

20 - Nominativi di Istituto di Credito presso i quali gode il fido

ISTITUTO BANCARIO ITALIANO LA SPEZIA
MONTE DEI PASCHI DI SIENA SARZANA

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

III. - NOTIZIE DI CARATTERE TECNICO-ORGANIZZATIVO

	Sede centrale e filiali	Stabilimento di (indicare la località)		
21 - Forme di lavoro (media annuale) aggiornate all'1/10/74				
Amministrativi, titolari e sostituti	1			
Assistenti	3			
Impiegati	30			
Operai specializzati	} 61			
Operai qualificati				
Operai comuni e manovali specializzati				
Manovali comuni				
Apprendisti				
Altro personale (di vigilanza, di custodia, dei servizi interni, ecc.)	4			
Totale . . . n.	99			
Totale max consentito dalle attrezzature				
22 - Organizzazione di studio e di sperimentazione				
Ufficio tecnico e progettazione (Indicare si o no)	si			
Sala disegno (Indicare si o no)	si			
Gabinetto di analisi (Indicare si o no)	si			
SALA PROVE				
23 - Reparti di lavorazione (specificare le qualifiche per stabilimento e officina)	REP. RESINE			
	FALEGNAM.			
	ELETTRICO			
	MECCANICO			
	MONTAGGIO			
	MAGAZZINO			
	COLLAUDO			
24 - Potenza elettrica motrice installata KW.	500 KW			
25 - Superficie occupata dallo stabilimento				
coperta mq.	19.000			
operata mq.	71.888			
26 - Capacità di immagazzinamento				
Depositi e magazzini:				
— superficie mq.	15.000			
— cubatura mc.				
Silos mc.				
Celle frigorifere mc.				
Cassoni mc.	70			

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Sede centrali e filiali	Stabilimento di (indicare la località)		
27 - Mezzi ferroviario utilizzato dallo stabilimento e distanza (in km).	Sarzana			
- raccordo ferroviario (si o no) . . .	no			
28 - Mezzi di trasporto	via fluviale			
	via camion			

29 - Attrezzature, macchinari ed impianti (allegare elenco dettagliato indicando singolarmente l'anno di costruzione e lo stato di efficienza) suddivisi per reparti di ciascun stabilimento.

30 - Ciclo di lavorazione per tipo di prodotti (descrizione dettagliata).

IMBARCAZIONI : carena e coperta = vengono prodotte con stampi attraverso successive stratificazioni di resine poliestere e fibre di vetro e carbone, utilizzando apparecchiature automatiche per la spruzzatura. Armamento : l'imbarcazione viene dotata di motori, impianti elettrici e di tutto quanto necessario in successive fasi di lavorazione. Collaudo: viene effettuato prima a terra, poi in acqua, a cui si accede direttamente dal cantiere.

31 - Produzione mensile, su un turno di lavoro, dei materiali per i quali si chiede l'iscrizione.

Capacità di produzione annuale :

20 unità da 15 mt. == : 4 unità da 23 mt. ==
 4 " 27 mt. == 3 " 36 mt. ==

32 - Ammontare massimo delle prestazioni o delle forniture che possono essere assunte in un anno dalle imprese di lavori o da ditte commerciali - Lire 25/30 miliardi

33 - Allegare le planimetrie degli stabilimenti

IV. - DATI ECONOMICI

31 - Valori in lire riferiti a ciascun esercizio del triennio precedente alla data di richiesta di iscrizione	Anno 1973 (x - 2)	Anno (x - 1)	Anno (x)
a) ammontare delle vendite e delle prestazioni	a) 150.950.675. =		
b) ammontare all'inizio dell'anno delle giacenze (*) inventariate	b) 485.112.277. =		
c) costo delle merci, materie prime e sussidiarie acquistate	c) 511.354.980. =		
d) spese per l'energia elettrica e termica	d) 22.395.742. =		
e) ammontare alla fine dell'anno delle giacenze (*) inventariate	e) 1.021.233.478. =		

(*) Le giacenze comprendono merci, prodotti, semilavorati, materie prime e materie sussidiarie.

Il sottoscritto dichiara che i dati e le notizie contenute nel presente questionario corrispondono a verità.

Sarzana il 28 ottobre 1974

Firma del Titolare
 o rappresentante legale della ditta
INTERMARINE S.p.A.
SARZANA

APPENDICE 7. — Verbale per l'iscrizione all'albo fornitori della ditta Intermarine (n. 424)

MOD. A.A.M. 2

ALL.4.2

MINISTERO DIFESA

(1)

VERBALE N° 424

PER L'ISCRIZIONE NELL'ALBO FORNITORI ED APPALTATORI DELL'AMM. MILITARE

relativo alla visita eseguita allo (2) Stabilimento
della Ditta Inter International Marine OF ITALY S.p.A.

ordinata con dispaccio n. 151323 in data 3.5.1975

NOTA - Le notizie, riportate a verbale, devono riflettere la situazione effettiva all'atto della visita.

I - GENERALITA'

Ditta, denominazione o ragione sociale Inter International Marine S.p.A. - Sarzana

Forma giuridica Società per Azioni.

Domicilio legale Sarzana, Via Strada alta, loc. Cà del Sale - La Spezia

Ubicazione dello (2) Sarzana, Via Strada alta, loc. Cà del Sale - La Spezia.

Numero 54238 e data 24.7.1970 di iscrizione alla Camera di Commercio di La Spezia

II - NOTIZIE DI CARATTERE ORGANIZZATIVO

Attività esercitata Produzione e vendita Scafi marini, Imbarcazioni sportive in Vetroresina.

Tipo della produzione in serie.

(1) Ente dal quale dipende chi esegue la visita.

(2) Indicare se stabilimento, opificio, cantiere, laboratorio, magazzino.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Organizzazione di studio e di sperimentazione **La Ditta dispone di una sala disegno, Ufficio studi e Laboratorio tecnologico.**

Reparti di lavorazione **Rep. Resine, falegnameria, Elettrico, Meccanico, Montaggio e Collaudo.**

Locali adibiti alla produzione:

- superficie coperta mq. **13.700** (di cui mq. **2.724** occupati da Uffici e Sala disegno)
- superficie scoperta mq. **57.000**
- se rispondenti alla planimetria presentata **si**

Depositi e magazzini:

- superficie mq. **1.500**
- cubatura mc. **12.000**

Silos mc.

Celle frigorifere mc.

Serbatoi mc. **70**

Scalo ferroviario utilizzato e distanza in km.

Raccordo ferroviario (si o no)

III - FORZE DI LAVORO

Imprenditori, titolari, gerenti, ecc. (Am/re delegato)	N.	1
Dirigenti	"	2
Impiegati	"	30
Operai specializzati	"	17
Operai qualificati	"	49
Operai comuni e manovali specializzati	"	11
Manovali comuni	"	
Apprendisti	"	
Altro personale (di vigilanza, custodia, dei servizi interni, ecc.)	"	4
Totale	N.	114
Totale max consentito dalle attrezzature	N.	300

Titolo di studio e nominativo dei dirigenti tecnici

Ing. Nav. Fantacci Gianfranco.

IV. - NOTIZIE TECNICHE

Consistenza ed efficienza delle attrezzature, macchinari ed impianti

Impianto elettrico, Idrico, Decompressione e Distribuzione metano, Depurazione liquami, Distribuzione carburanti, Condizionamento e Termoventilazione, Aspirazione gas pesanti, Aria compressa, n°4 Grù a ponte da 8 Tonn., n°2 Grù a ponte da 50 Tonn., n°2 Aspiratrici semoventi, n°1 Trattore super Tigre 625 R., n°1 Gruppo elettrogeno MUZZI EC 120, n°1 Carrello elevatore MARELLI da 2 Tonn., n°4 Macchine SPRYMASTER S-200, n°1 Macchina Gelcoat tipo COAT-MASTER P-3, n°1 Impregnatore automatico VENUS da 60", n°1 Affilatrice Lappatrice, n°1 Fresatrice per metalli, n°1 Tornio parallelo, n°1 Saldatrice, n°1 Sega a nastro per alluminio, n°1 Pialla a filo, n°1 Toupie, n°2 Seghe a nastro, n°1 Pialla a spessore, n°1 Sega circolare, n°1 Macchina combinata tipo SIEST, n°1 Tornio a legno, n°1 Macchina per prove meccaniche materiali, n°1 Microscopio ottico, Estintori portatili e carellati.

Stampi per la costruzione di scafi in Vetropresina; Catamarano 28' - 36', Motoscafo 32' - 37', Motovedetta da 15 mt.- Motovedetta da 23 mt.- Motovedetta da 27 mt.

(lug per costruzione stampo da 37 mt.)

Gli impianti, le apparecchiature ed i macchinari di cui sopra sono tutti pressoché nuovi e della massima efficienza.

Ciclo di lavorazione per tipo di prodotti **Costruzione stampi in ferro e legno,**
Costruzione imbarcazioni in Vetrolesina.

● Potenza elettrica motrice installata kw **500 KW (forza motrice) - 250 KW (luce)**

Scorte di magazzino (genere e quantità)

Motori idrogetti, Turbine, Materie prime, prodotti semilavorati e finiti
per un valore complessivo di circa £ 4.000.000.000

V. - NOTIZIE DI CARATTERE COMMERCIALE

Principali forniture, lavori ed appalti eseguiti nel triennio (indicare enti, natura, quantità, importo)

Enti statali

● Altri enti **Scafi e imbarcazioni in Vetrolesina vendute a privati nel triennio 1973-74-75: n°7 imbarcazioni da 37'; n°2 imbarcazioni da 49'; n°5 scafi da 49'; n°5 scafi da 12 mt.; n°1 imbarcazione da 27 mt.; n°5 scafi da 32' per un valore complessivo di circa £ 2 Miliardi.**

Forniture, lavori ed appalti in corso (indicare ente, natura, quantità ed importo)

Repubblica del GABON - Motovedetta in Vetrolesina da 27 mt, 83 Tenn. -
Importo 3.700.000 Dollari U.S.A.

VI. - RILIEVI SULLE NOTIZIE DI CARATTERE TECNICO-ORGANIZZATIVO-CONTABILE RIPORTATE SUL QUESTIONARIO COMPILATO DALLA DITTA

Le notizie riportate sul questionario corrispondono, di massima, a verità.

NOTA - Notizie da trarre dall'esame della documentazione che esibirà la ditta.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Prodotti, merci, lavori, prestazioni per i quali, sulla base degli accertamenti tecnici, si propone la iscrizione nell'Albo dei fornitori ed appaltatori dell'Amministrazione Militare.

Categoria (2)	Gruppo (2)	Settore (2)	Specificazione dei prodotti, merci, lavori, prestazioni, ecc.	(*)
60			Dragamine (in Vetoresina)	6000 milioni cl. 9 ^a
60	VIII		Motorvedette (in Vetoresina)	6000 " " cl. 9 ^a
60	XII		Natanti ed imbarcazioni diverse (in Vetoresina)	6000 " " cl. 9 ^a
82	I		Studio, Progettazione e Costruzione di mezzi navali di avanzata concezione tecnica.	6000 " " cl. 9 ^a

- (1) Per le ditte rappresentanti di prodotti esteri sia messa in evidenza nelle conclusioni « Rappresentante di prodotti esteri ».
- (2) Per le ditte industriali che fossero anche rappresentanti di prodotti esteri, il numero del settore, o del gruppo, o della categoria che individuerà più da vicino tali prodotti sia seguito dalla lettera R.
- (*) Per le ditte industriali, indicare la produzione mensile su un turno di lavoro. Per le ditte commerciali, indicare i quantitativi di merci che possono fornire in un anno. Per le imprese di lavori, indicare l'ammontare max dei lavori che possono essere assunti in un anno.

Data della visita 15.6.1976

Ufficio Visti da *Ufficio Visti*
 IL DIRETTORE GENERALE
 (Santo Verrini)
 Parere dell'Autorità che ha disposto la visita.
Accursio
 (firma del visitatore) segue la visita.
 IL DIRETTORE GENERALE
 Contrammiraglio (A)
 (Tommaso Verrini)
 VISTO:
 IL DIRETTORE GENERALE
 Contrammiraglio (A)
 (Tommaso Verrini)
 Ufficio Visti da *Ufficio Visti*
 IL DIRETTORE GENERALE
 Contrammiraglio (A)
 (Tommaso Verrini)

PARTE RISERVATA ALLE DIREZIONI GENERALI O ISPETTORATI

Determinazione conclusiva circa l'idoneità tecnica, economica e morale della Ditta

li,
 Firma del Direttore Generale o Ispettorato

* Valore aggiunto (in un anno) = (a + e) - (b + c + d)

MEDIA VALORI AGGIUNTI

L. Anno (x) + L. Anno (x-1) + L. Anno (x-2)

3

= L.

CLASSE ASSEGNATA

Media dei valori aggiunti nell'ultimo triennio (lire)	oltre 15 miliardi	da 5 a 15 miliardi	da 1 a 5 miliardi	da 500 milioni a 1 miliardo	da 250 a 500 milioni	da 100 a 250 milioni	da 50 a 100 milioni	da 15 a 50 milioni	da 5 a 15 milioni	al di sotto di 5 milioni
CLASSI	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	6 ^a	7 ^a	8 ^a	9 ^a	10 ^a

CONCLUSIONI (1)

La Ditta INTERMARINE, già iscritta all'albo per "parti stampate in plexiglas per aerei ed elicotteri" e "natanti ed imbarcazioni diverse", dal sopralluogo tecnico economico effettuato nel 1972 ad oggi ha ultimato e reso perfettamente efficienti i propri reparti di lavoro, uffici, sala disegno e laboratorio. La Ditta, in costante espansione, dispone di dirigenti e maestranze altamente qualificate. Le imbarcazioni in Vettoresina realizzate sono quelle relative ai stampi citati al precedente para IV. Attualmente ha in fase di avanzata progettazione una imbarcazione di circa 50 mt. per conto della M.M.I. ←

INTERMARINE ha svolto approfonditi studi e ricerche nel campo delle applicazioni navali della VETTORESINA ottenendo ottimi risultati e il superamento di prove antishock effettuate presso Mariperman La Spezia. Per il potenziamento delle proprie infrastrutture la Ditta prevede la costruzione di uno scalo - cino per il varo e alaggio di imbarcazioni aventi 600 Tonn. di dislocamento. Tutte le referenze bancarie.

Per quanto sopra si propone l'iscrizione all'Albo della Ditta "INTER INTERNATIONAL MARINE" per le sottotestate categorie, gruppi, settori e classi.

APPENDICE 8 e 9. — Scambio di lettere tra Navalcostarmi e Avvocatura Generale dello Stato

20 MAR 1980

Ministero della Difesa
 DIREZIONE GENERALE
 COSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

P. 7° DIV. 18^ SEZ. 3^

INDIRIZZO TELEGRAFICO NAVALCOSTARMI

Ent. N. 17296 Allegato

Al AVVOCATURA GENERALE
 DELLO STATO
 Via dei Portoghesi, 12
 R O M A

ARGOMENTO: Ditta INTERMARINE S.p.A. - Fornitura di n.4 cacciamine - C/tto n.10982 del 7.1.78 - Importo complessivo £.64.072.057.000 - Richiesta di proroga.-

Con contratto n.10982 del 7.1.78 approvato con D.M.29.3.78 questo Ministero affidò alla Ditta Intermarine la fornitura di 4 cacciamine per l'importo complessivo di £.64.072.057.000.

La comunicazione alla Ditta della avvenuta approvazione nei modi di legge del contratto anzidetto venne data con dispaccio n.170391 del 22.6.78 ricevuto dalla ditta medesima il 28.6.78.

Dalla data di ricezione del dispaccio in parola decorrono i termini di approntamento alle prove di collaudo delle predette 4 Unità che sono stati rispettivamente fissati, in base all'art.20 del contratto, in giorni solari 1050, 1890, 2190 e 2434.

Con istanza in data 3.1.80 la ditta, invocando a giustificazione - quale causa di forza maggiore - il ritardo (143 gg.) con il quale il Comune di Sarzana ha notificato alla ditta stessa il provvedimento di concessione edilizia per la costruzione di una trincea all'interno del proprio stabilimento e relativo bacino di varo collegato al fiume Magra - ha chiesto una corrispondente proroga dei predetti termini di approntamento.

Sostiene in particolare la ditta nella cennata istanza che il provvedimento di concessione in questione, che avrebbe dovuto essere notificato, a norma dell'art.31 della legge 17 agosto 1942, n.1150 non oltre il sessantesimo giorno dalla data di presentazione (7.11.78) della relativa domanda le è stato invece notificato, a causa di implicazioni e interferenze di ordine politico, soltanto in data 29 maggio 1979 e cioè dopo 203 giorni dalla data di presentazione suddetta.



Ministero della Difesa

DIREZIONE GENERALE
COSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

Prot. n. 19

DIV. _____ SEZ. _____

M

NUMERO TELEGRAFICO: NAVALCOSTARMI

Bot. N.º

Alligato

ARGOMENTO: _____

- 2 -

Allo scopo di accertare la reale incidenza del predetto evento sull'esecuzione contrattuale questo Ministero ha interessato il competente Ufficio Tecnico di Vigilanza il quale con foglio n.57205 del 31.3.1980 ha comunicato che il ritardo con il quale è stata notificata la concessione edilizia ha comportato in affetti un pari ritardo nella realizzazione della trincea provocando un corrispondente slittamento nello svolgimento di tutta l'impresa.

L'istanza di proroga della ditta ha suscitato peraltro nella scrivente notevoli perplessità soprattutto in considerazione degli eventuali riflessi economici che l'accoglimento della stessa potrebbe comportare .

Se da un lato infatti sembrerebbe indubbio che l'evento invocato dalla ditta rientri tra le cause al di fuori del controllo della medesima che ai sensi dell'art.22 del contratto legittimano la concessione di una proroga dei termini contrattuali dall'altro non si può non tener conto del maggior onere economico che lo spostamento di detti termini potrebbe comportare in sede di revisione dei prezzi contrattuali e delle eventuali responsabilità che a tale maggiore aggravio economico potrebbero essere connesse.

Premesso quanto sopra, considerati i dubbi che sussistono, sia sulla legittimità dell'emissione del provvedimento di proroga, sia soprattutto sulla possibilità di riversare sull'Amministrazione committente l'eventuale danno economico che l'adozione dello

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

23 MAR 1950

Roma

La Difesa

UFFICIALE
AGGIUNTI NAVALI

SEZ.

M.

VALCOSTARMI

Alligati

O: _____

- 3 -

stesso potrebbe successivamente comportare, si prega
codesta Avvocatura Generale di voler far conoscere
se la proroga in questione debba essere concessa e,
in caso affermativo, se lo scrivente debba intrapren-
dere qualche iniziativa allo scopo di cautelarsi in
vista del potenziale danno economico e delle eventua-
li, conseguenti responsabilità amministrative.

IL DIRETTORE GENERALE
(Amministrativo)

SCRIPICATO

[Handwritten initials]



URGENTE - A MANO

Primo 12

Avvocatura Generale dello Stato

16638

COD. AVV. POST. 00100

EP

REGISTRI

Intenza N.° Consultivo
N.° 2385/80

Primo

Risposta a nota

20 maggio 1980

Div. 1a N.° 187296

Alligato N.°

OGGETTO: Ditta Intermarine s.p.a. - Fornitura di n. 4 cacciamine
C/tto n. 10982 del 7.1.78 - importo complessivo lire
64.072.057.000. Richiesta di proroga.

7.9.

MINISTERO DELLA DIFESA
DIREZIONE GENERALE COSTRUZIONI
ARMI-ARMAMENTI NAVALI - REP. 7°
DIV. 18^ - SEZ. 3^

R O M A

In relazione a quanto segnalato con la nota
in riferimento, si prega codesta Amministrazione di voler
inviare i seguenti atti e documenti :

- contratto 7 gennaio 1978 n. 10982 :
- eventuale corrispondenza intercorsa con *la* ditta con riguardo al detto contratto :
- istanza 3.1.1980 della Ditta
- foglio n. 57205 del 31 marzo 1980 dell'Ufficio Tecnico di Vigilanza.

Codesta Amministrazione vorrà anche chiarire
sia quali opere sostanziano "la costruzione di una trincea
all'internodello stabilimento e relativo bacino di va-

NAVALCOSTARMI
13^ DIVISIONE
16 MAG. 1980

[Handwritten signature]



Procuratura Generale dello Stato

- 2 -

ro collegato al fiume Magra", sia se la necessità di tali opere era cognita all'Amministrazione medesima prima che si addivenisse alla fornitura in oggetto.

IL VICE AVVOCATO GENERALE

Chiodi

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI



Ministero della Difesa

DIREZIONE GENERALE
COSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

Roma 12 SET. 1980 19.

REP. 7° DIV. 18ª SEZ. 3ª

INDIRIZZO TELEGRAFICO NAVALI COSTARMI

Prot. N. 18649 Allegati 1 fasc.

ALL'AVVOCATURA GENERALE
DELLO STATO
Via dei Portoghesi, 12
ROMA

ARGOMENTO: C.B. 2385/80 Ditta INTERMARINE S.p.A. - Fornitura di
n.4 cacciamine c.tto n.10982 del 7.1.78 - Importo com-
plessivo L.64.072.057.000 - Richiesta di proroga,-

Rif. nota n. 16638 del 5.7.80.

In relazione ai chiarimenti richiesti con la nota in riferimento si forniscono i seguenti elementi.

La Ditta Intermarine esplica la sua attività di costruzione di scafi in vetroresina rinforzata in uno stabilimento posto sul fiume Magra.

La costruzione degli scafi deve essere eseguita in un ambiente chiuso (capannone dotato di opportune predisposizioni).

A costruzione ultimata l'imbarcazione deve essere messa a galleggiare nel fiume, operazione che per le Unità di modesto tonnelloaggio viene solitamente eseguita con autogrù.

Nel caso del contratto in argomento, l'altezza del capannone esistente non consentiva la costruzione dello scafo del cacciamine e si è reso necessario abbassare parte del piano di lavoro, creando una fossa (trincea) all'interno del capannone stesso.

Poichè, inoltre le dimensioni ed il peso del cacciamine non consentono la messa in acqua dell'Unità con grù, la trincea dovrà essere messa in comunicazione con il fiume Magra attraverso un bacino di varo.

La necessità delle anzidette opere era cognita all'Amministrazione prima che si addivenisse alla stipulazione del contratto.

Si allega con l'occasione un fascicolo di documentazione e si rimane in attesa di ricevere il richiesto parere.

IL DIRETTORE GENERALE

SCARICATO

MINISTERO DELLA DIFESA

C. P.



Roma, 12 maggio 1980

Avvocatura Generale dello Stato

COD. AVV. POST. 00100

AMS
REGISTRI

Partenza N. 22458
CS. N. 2385/80 V

20 maggio e 12 settembre 1980

Div. Sec. N. 187296 e 186797

Allegato N. 1 Vari

OGGETTO CS. 2385/80 - Ditta INTERMARE S.p.A. - Fornitura di n.4 cacciamine c.tto n.10982 del 7/1/78 - Importo complessivo £. 64.072.057.000 - Richiesta di proroga.-

N
988

NAVALCOSTARMI		
UFF	UCS	
	UCC	
1	2	3
		6
	3	9
11 OTT. 1980		
10	11	12
13	14	
15	16	
17	18	19

Fatta risposta citare gli estremi della prescrizione

AL MINISTERO DELLA DIFESA
Direzione Generale Costruzioni Armi
Navali - Reparto 7° - Div. 18° - Sez./3°

R O M A

Con le note sopra indicate codesta Amministrazione ha riferito che la Ditta Intermarine, alla quale è stata affidata la fornitura delle unità navali in oggetto in data 3 gennaio c.a. ha chiesto una proroga dei termini di approntamento, quali stabiliti dall'art.20 del contratto, "invocando, a giustificazione - quale causa di forza maggiore - il ritardo (143 gg.) con il quale il Comune di Sarzana ha notificato alla ditta stessa il provvedimento di concessione edilizia per la costruzione di una trincea all'interno del proprio stabilimento e relativo bacino di varo collegato al fiume Magra".

Precisato che tale "trincea" e tale "bacino di varo" costituiscono opere indispensabili ai fini della esecuzione della fornitura, in quanto l'altezza del capannone esistente non consentiva la costruzione delle

NAVALCOSTARMI
18° DIVISIONE
18/5612

Handwritten signature



Avvocatura Generale dello Stato

- 2 -

unità in questione, di talchè si doveva abbassare parte del piano di lavoro, creando una fossa (trincea) all'interno del capannone medesimo, nonchè in quanto tale fossa doveva essere messa in comunicazione con il fiume Magra attraverso un bacino di varo, non potendo le dette unità essere messe in acqua con gru, codesta Amministrazione ha manifestato notevoli perplessità circa l'accoglimento della ricordata istanza di proroga "soprattutto in considerazione degli eventuali riflessi economici che l'accoglimento della stessa potrebbe comportare",

Infatti, secondo codesta Amministrazione, "se da un lato sembrerebbe indubbio che l'evento invocato dalla ditta rientri tra le cause al di fuori del controllo della medesima che ai sensi dell'art.22 del contratto legittimano la concessione di una proroga dei termini contrattuali, dall'altro non si può non tener conto del maggior onere economico che lo spostamento di detti termini potrebbe comportare in sede di revisione dei prezzi contrattuali e delle eventuali responsabilità che a tale maggiore aggravio economico potrebbero essere connesse".

Quanto sopra premesso, domanda ora codesta Amministrazione di conoscere il parere della Scrivente in ordine al "se la proroga in questione debba essere concessa e, in caso affermativo, se lo scrivente debba intraprendere qualche iniziativa allo scopo di cautelarsi in vista del potenziale danno economico e delle eventuali, conseguenti responsabilità amministrative".



Procuratura Generale dello Stato

- 3 -

Osserva al riguardo la Scrivente che in via generale la proroga del termine di ultimazione stabilito in contratti di fornitura o di appalto si ricollega, salva l'ipotesi di un accordo successivo contenuto in un atto aggiuntivo, alla impossibilità in cui viene a trovarsi il fornitore di rispettare tal-~~e~~ termine o per fatto della stessa Amministrazione (aumento lavori, variazioni, ritardo nell'adempimento di atti) o per fatto non imputabile al fornitore medesimo (caso di forza maggiore che arrechi danni, difficoltà imprevedute ed imprevedibili etc.).-

Ora, l'art. 22 del contratto 7 gennaio 1978, restando in linea con quanto rilevato più sopra in via generale, con esclusione della ipotesi del "fatto" dell'Amministrazione che non è in questione, prevede espressamente che "salvo i casi previsti nel presente Contratto, non sarà concessa alla Ditta alcuna proroga ai termini pattuiti, per l'approntamento alle prove e per l'approntamento alla consegna a meno che non avessero a verificarsi durante i lavori, presso gli Stabilimenti della Ditta o presso quelli dei subfornitori, ritardi per cause di forza maggiore, intendendosi comunque comprese fra queste le circostanze richiamate all'Art. 40¹¹² del R.D. 13/3/1910, No. 135 o in ogni caso per fatti al di fuori del controllo della Ditta". (omissis).

Sembra, quindi, sufficientemente chiaro che una "proroga" dei detti termini può trovare una valida giustificazione esclusivamente in cause di forza maggiore, come sopra accennate,



Avvocatura Generale dello Stato

- 4 -

o comunque in circostanze imprevedute o imprevedibili non imputabili al fornitore, circostanze quali esemplificate dallo art.40 del R.D. n.135 del 1910, richiamato nella previsione contrattuale, in "scioperi, incendi, avarie, naufragi ed altri consimili".

Se ora si considera che la Società Intermarine era a conoscenza ben prima del 1978 che le sarebbe stata affidata la fornitura in oggetto, che comunque alla data del 7 gennaio 1978 aveva proceduto alla stipulazione del contratto e che era ancora a conoscenza che il tonnello e le dimensioni delle costruende unità avrebbero imposto la realizzazione sia della c.d. "trincea", innanzitutto, sia di poi del bacino di varo, il ritardo con il quale l'Ente pubblico territoriale ebbe a provvedere alla concessione per le dette opere non sembra possa rientrare nè nel concetto di "causa di forza maggiore" nè in quello di "evento non imputabile" o comunque "al di fuori del controllo della Ditta", una volta che l'istanza per conseguire la detta concessione fu avanzata il 7 novembre 1978, e cioè ben dieci mesi dopo la stipulazione del contratto e certamente dopo un tempo ^{più} maggiore rispetto a quando la Ditta avrebbe potuto attivarsi per provvedere alla esecuzione di opere assolutamente indispensabili ai fini dell'adempimento della fornitura.

In altri termini la Ditta aveva il dovere di realizza



Avvocatura Generale dello Stato

- 5 -

re tempestivamente quelle opere che possono ben considerarsi presupposto indeclinabile dell'affidamento della fornitura, e comunque di realizzarle senza poter pretendere che la sua inerzia o quella di terzi possa ricadere, quanto a conseguenze economiche, sull'Amministrazione committente.

Nè vale considerare, per giungere a diversa conclusione, quanto riferito da Marinarsen - La Spezia con il foglio 31 marzo 1980 in ordine all'avere la Ditta eseguito, dalla data di approvazione del Contratto (28 giugno 1978), lavori di progettazione delle unità nonchè lo "studio e progettazione della fossa e del bacino di varo", previ rilievi ed analisi idrogeologiche, al fine di disporre degli elementi tecnici in base ai quali richiedere la licenza edilizia al Comune di Sarzana", in quanto tali studi e progettazioni avrebbero dovuto essere effettuati ben prima e comunque tempestivamente ai fini del puntuale adempimento della fornitura.

Appare, infine, degno di considerazione l'ulteriore rilievo che nel relativo contratto non si rinviene, nè si rinviene nei "disegni e documenti" di cui all'art.7, alcun riferimento alla esecuzione delle opere in questione in quanto appunto al di fuori della sfera contrattuale ed estranee all'Amministrazione.

La Scrivente esprime, quindi, l'avviso che la chiesta proroga non possa essere concessa, restando assorbito l'ulteriore



Avvocatura Generale dello Stato

- 6 -

quesito circa eventuali iniziative, da assumere.

Si restituiscono gli allegati.

V

IL VICE AVVOCATO GENERALE

Prade.



ALL. 20.4

Ministero della Difesa
DIREZIONE GENERALE
COSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

Roma, 18 DIC 1978

RACC.A.R.

Ditta INTERMARINE S.p.A.
Via Alta - Località C. del Sal.
SARZANA - LA SPEZIA

7° DIV. 18^ SEZ. 3^

e, p. c.: Al. MARINAENSEN - LA SPEZIA
Ufficio Costruzioni Vetroresin:
(rif. fg. U.C.V. del 31.3.80)

NUMERO TELEGRAFICO NAVALCOSTARMI

189612 Allegati
N 988

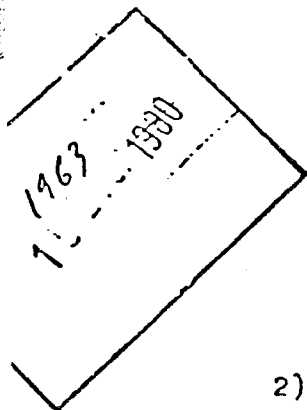
ARGOMENTO: Fornitura di n. 4 Cacciamine - C. tto 7.1.78 - Importo
£. 64.072.057.000 - Richiesta di proroga.

Si fa riferimento all'istanza in data 3.1.80 intesa ad ottenere una proroga di 143 giorni solari dei termini di approntamento alle prove della prima delle 4 Unità in argomento.

A giustificazione della propria richiesta codesta Ditta ha invocato - "quale causa di forza maggiore - il ritardo (143 gg.) con il quale il Comune di Sarzana ha notificato il provvedimento di concessione edilizia per la costruzione di una trincea all'interno del proprio stabilimento e relativo bacino di varo collegato al fiume Magra".

Al riguardo, questo Ministero, sulla base del parere espresso in proposito dall'Avvocatura Generale dello Stato, fa presente quanto segue:

- 1) l'art. 22 del contratto prevede espressamente che, "salvo i casi previsti nel presente contratto, non sarà concessa alla Ditta alcuna proroga ai termini pattuiti, per l'approntamento alle prove e per l'approntamento alla consegna a meno che non avesse a verificarsi durante i lavori, presso gli stabilimenti della Ditta o presso quelli dei subfornitori, ritardi per cause di forza maggiore, intendendosi comunque comprese fra queste le circostanze richiamate all'art. 40 del R.D. 13.3.1910, n. 1355 in ogni caso per fatti al di fuori del controllo della Ditta". (omissis)-
- 2) Se si considera che codesta Società ancor prima della stipulazione del contratto, avvenuta il 7 gennaio 1978, era a conoscenza che il tonnellaggio e le dimensioni delle costruende Unità avrebbero imposto la realizzazione sia della "Trincea", innanzitutto sia





Ministero della Difesa

DIREZIONE GENERALE
INSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

Roma, 19.....

(P. DIV. SEZ.

All.

INDIZIO TELEGRAFICO. NAVALCOSTARMI

Prot. N° 189612 Allegato

ARGOMENTO:

- 2 -

in seguito, del bacino di varo, il ritardo con il quale l'Ente pubblico territoriale ebbe a provvedere alla concessione per le dette opere non si ritiene possa rientrare nè nel concetto di "causa di forza maggiore" nè in quello di "evento non imputabile" o comunque "al di fuori del controllo della Ditta", una volta che l'istanza per conseguire la cennata concessione fu avanzata il 7 novembre 1978, e cioè ben dieci mesi dopo la stipulazione del contratto e certamente dopo un tempo maggiore rispetto a quando codesta Ditta avrebbe potuto attivarsi per provvedere alla esecuzione di opere assolutamente indispensabili ai fini dell'adempimento della fornitura.

In altri termini, codesta Ditta aveva l'onere di realizzare tempestivamente quelle opere che devono considerarsi presupposto indeclinabile dell'affidamento della fornitura, e comunque di realizzarle senza poter pretendere che la propria inerzia o quella di terzi possa ricadere, quanto a conseguenze economiche, sull'Amministrazione committente.

- 3) Appare, infine, degno di considerazione l'ulteriore rilievo che nel contratto non si rinviene, nè si rinviene nei "disegni e documenti" di cui all'art.7, alcun riferimento alla esecuzione delle opere in questione in quanto appunto al di fuori della sfera contrattuale ed in quanto tali estranee all'Amministrazione.

Per le sopraesposte considerazioni questo Mini-



Ministero della Difesa

DIREZIONE GENERALE
COSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

Roma, 10-12-1980

REP DIV. SEZ.

Al

NUMERO TELEGRAFICO NAVALCOSTARMI

Prot. N° 189612 Allegati

ARGOMENTO:

- 3 -

stero è spiacente di dover comunicare che l'istanza in riferimento non può essere accolta.

IL DIRETTORE GENERALE

(App. 121, Case 122, Cancello Centrale)

APPENDICE 10. — Lettera al Sindaco di Sarzana dell'Intermarine in data 18 marzo 1979



Ill.mo Signor Sindaco
Comune di Sarzana

Rif.: Inderogabile Necessità Aziendale per la Ripresa
dell'Attività Lavorativa.

Premesso che l'azienda ha ricevuto dalla M.M.I. una commessa per la costruzione di no. 4 imbarcazioni che dovranno essere consegnate nei seguenti tempi :

la 1° alla fine 1981
la 2° 1983
la 3° 1984
la 4° 1985

Dette imbarcazioni avranno una lunghezza di mt. 49, un'altezza sul pelo dell'acqua di mt. 13,50 ca. con un pescaggio di mt. 2,60 ca.

Tutte le imbarcazioni, comprese le sovrastrutture delle medesime dovranno essere costruite all'interno dello stabilimento della Spett.le INTERMARINE S.p.A. per esigenze di carattere tecnico costruttivo che escludono la possibilità di costruzioni in tempi e luoghi diversi.

Premesso che la realizzazione di cui sopra necessita della costruzione di un bacino scalo di cui la prima parte trova collocazione all'interno del capannone esistente e la rimanente all'esterno. Necessita inoltre dell'ampliamento degli uffici, della realizzazione dei locali destinati ai servizi sociali e di altri fabbricati così come da richieste di commissioni edilizie presentate allo Spett.le Comune di Sarzana.

Premesso che l'azienda occupa 150 persone di cui 90 attualmente in cassa integrazione.

Partita I. V. A. n. 7287/0117 G

INTERMARINE s.p.a. 19038 SARZANA LA SPEZIA ITALY TEL. 0187/41111-41113 673201

10 - Spett. Nr. 2425 Tribunale di Sarzana - C.C.I.A. La Spezia Nr. 54238 - P.O. Box 91 - Telegr. - Intermarine Sarzana - Telex 24062 I Marine

Premesso che, sulla base del piano di ristrutturazione e contratto aziendale concordato con le organizzazioni sindacali, l'organico di cui sopra verrà nel corso della commessa incrementato sino a raggiungere un totale di ca. 250 addetti ed oltre.

Premesso che la ripresa del lavoro prevista per il 16 di aprile con il rientro di tutte le maestranze è legato all'attuazione del piano di cui sopra.

Premesso che i tempi tecnici ultimi per detta attuazione impongono l'installazione in opera delle attrezzature di stampaggio nella 1° parte del bacino scalo all'interno del capannone entro e non oltre il 30 giugno prossimo venturo.

Premesso che l'opera edilizia di costruzione della 1° parte del bacino scalo richiede un tempo tecnico di mesi tre.

FA PRESENTE QUANTO SEGUE :

Il mancato rilascio delle concessioni edilizie relative allo scavo della parte interna dello stabilimento entro e non oltre il 25 c.m. ed il conseguente mancato rispetto dei tempi programmati con la M.M.I. per l'esecuzione delle commesse, obbligherà purtroppo l'INTERMARINE S.p.A. - venendo con il 16.4.79 a mancare la possibilità di rinvio della cassa integrazione - a procedere alla sospensione totale delle maestranze.

Verrà quindi di conseguenza a cadere ogni possibilità di ristrutturazione aziendale ed ogni assunzione di personale già a suo tempo programmato con le organizzazioni sindacali.

Certi della comprensione di codesta Amministrazione per i problemi sopra descritti, porgiamo distinti saluti.

I N T E R M A R I N E S.p.A.

12 marzo 1979

APPENDICE 11. — Dimissioni dell'Ammiraglio Paglia

Atti Parlamentari

— 46120 —

Camera dei Deputati

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 MAGGIO 1982

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere — in riferimento alla risposta data alla precedente interrogazione (4-10992 del 10 novembre 1981) dello stesso interrogante «... non risulta che l'ammiraglio Dario Paglia abbia mai presentato le dimissioni dall'incarico di direttore generale di Navalcostarmi...» — se sia noto:

a) che a pagina 1660 degli Atti della VII Legislatura (Camera dei Deputati, seduta del 30 dicembre 1977) si può leggere questa risposta dell'allora Ministro della difesa, onorevole Ruffini, all'interrogazione (4-03191): « Le dimissioni dell'ammiraglio Dario Paglia dall'incarico di direttore generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti navali, hanno tratto origine dalla nomina di una commissione d'indagine istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale di Navalcostarmi ». « L'addebito — scrive più avanti lo stesso Ministro — riguardava presunte preferenze, di quegli uffici verso determinate ditte. »;

b) che delle dimissioni dell'ammiraglio Dario Paglia avevano pure dato notizia alcuni giornali, come *l'Avanti!*, e come *Il Lavoro* di Genova che, il 19 agosto 1977, scriveva: « l'ammiraglio Dario Paglia ha reso noto ieri il testo della lettera da lui inviata il 29 luglio al Ministro della difesa, tramite il segretario generale, per dimettersi dall'incarico di direttore generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti navali. ».

Per conoscere, alla luce di questi fatti, se il Ministro non ravvisi l'opportunità di provvedimenti a carico di quei consulenti della marina militare che hanno fornito informazioni inesatte sul quesito proposto.

Per conoscere, ancora, se non ravvisi l'opportunità di un riesame dell'intera attività contrattuale di Navalcostarmi, con particolare riferimento alla genesi del contratto, sottoscritto il 7 gennaio 1978 dall'ammiraglio Paglia con la ditta Intermarine per la fornitura di 4 cacciamine in vetroresina. (4-14341)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA DELL'ONOREVOLE ACCAME
(4-14341) E (4-15578)

R I S P O S T A

L'ammiraglio Dario PAGLIA nel gennaio 1977 presentò al Ministro della difesa pro-tempore richiesta di dimissioni dall'incarico di direttore generale di Navalco starmi in relazione alla nomina di una commissione di indagine su presunte irregolarità amministrative; dopo un colloquio concessogli dal Ministro detta richiesta venne ritirata.

Nel luglio dello stesso anno il predetto Ammiraglio chiese nuovamente di essere considerato dimissionario dall'incarico per non aver potuto prendere visione integrale degli atti dell'indagine e, nel successivo mese di ottobre, avendo ricevuto i chiarimenti del caso, chiese che la richiesta di dimissioni fosse considerata nulla. Essa, pertanto, non fu formalizzata.

L'interessato, pur avendo chiesto, come sopra detto, di essere dispensato dall'incarico, continuò ad espletare senza alcuna interruzione le funzioni di direttore generale.

In tal senso va intesa la risposta fornita all'onorevole interrogante in data 28 aprile 1982.

In ordine all'indagine a suo tempo disposta e dalla quale trasse origine la richiesta di dimissioni dell'ammiraglio PAGLIA, si fa presente che essa non era riferita al contratto per la fornitura dei quattro cacciamine, peraltro successivo.

IL MINISTRO



LAVORO 19 AGOSTO 1977

Navalcostarmi, relitti che scottano

Diventa incandescente la polemica sulla vendita dei relitti della Marina ai privati e sulle dimissioni dell'ammiraglio Paglia - Furono vendite «pilotate» dall'alto?

di EMILIO CERULLI

Le presunte irregolarità amministrative rilevate dalla commissione d'inchiesta sull'operato della Direzione generale delle costruzioni navali, si riferirebbero alle pratiche di cessione a privati di relitti di navi militari.

Il caso che ha portato alle clamorose dimissioni dalla direzione di «Navalcostarmi» dell'ammiraglio ispettore Dario Paglia, è esploso nell'autunno dell'anno scorso a seguito del ritrovamento di certe carte in una scrivania della Direzione generale da parte di un impiegato civile, Alessandro Vespa; da questi,

sarebbero passate al dottor Massidda, altro funzionario della Difesa, e quindi al ministro Lattanzio.

La Direzione delle costruzioni navali è un organismo abbastanza delicato della marina militare che si occupa soprattutto di «commesse» e di gare d'appalto; per questo fa capo, direttamente al ministro della difesa, il quale esamina le «carte» venute in suo possesso, dispone l'effettuazione di una indagine da parte di una commissione presieduta dall'ammiraglio Camillo Cuzzi.

L'ammiraglio Dario Paglia, venuto a conoscenza della cosa, presentò immediatamente le proprie dimissioni,

recedendo poi dall'intendimento in attesa delle conclusioni dell'inchiesta. Nei giorni scorsi si è avuta la relazione finale dell'ammiraglio Cuzzi in essa il ministro della Difesa precisa che nell'operato della «Navalcostarmi» non si è riscontrata alcuna corruzione, ma che sarebbero stati contestati soltanto ritardi ed inesattezze amministrative nella gestione.

L'inchiesta insomma non avrebbe rivelato nulla di sostanziale, ma l'ammiraglio Paglia ritenendo che non sia stata fatta luce completa sulle complesse vicende della sua direzione generale, ha insistito nelle dimissioni.

Per dissipare tutte le ne-

bie che avvengono la vicenda, il presidente della commissione difesa on. Falco Accame ha presentato una interrogazione il 10 agosto ed a lui ci siamo rivolti per conoscere qualcosa di più sulle «casse Paglia» che rischia di coinvolgere altri settori dell'apparato statale. Accame non ha voluto fare alcun commento, né esprimere alcun giudizio, limitandosi a sottolineare che questa vicenda costituisce una ulteriore prova dell'ormai urgente necessità che la trafila dell'assegnazione delle commesse di materiale strategico alle varie ditte, venga sottoposto ad un rigido controllo del Parlamento, che è poi chiamato a «votare» la

spesa. Per quanto concerne il direttore, dimissionario, Accame peraltro ha dichiarato che, per quanto gli consta, Dario Paglia in marina gode fama di uomo estremamente competente, severo ed integerrimo. Alla luce di tale dichiarazione, appare quindi più che legittimo che l'ammiraglio Paglia reclami una definizione meno fumosa della sua gestione, pretendendo che si faccia luce piena, in che modo sia possibile è difficile perché le risultanze delle «commissioni di inchiesta» sono infatti senza appello.

Anche per questo Falco (Segue in seconda pagina)

17 ore 17 def sito 77

Si dimette un ammiraglio: interrogazione di Accame

ROMA, 10 — Il presidente della commissione Difesa della Camera, on. Falco Accame, ha presentato un'interrogazione al ministro della Difesa Vito Lattanzio in relazione alle dimissioni presentate dall'ammiraglio del genio navale Dario Paglia dall'incarico di direttore generale delle costruzioni, armi e armamenti navali (Navalcoastarmi). In particolare, l'esponente del Psi « chiede di sapere se corrisponde a verità che:

- 1) le dimissioni stesse dell'ammiraglio Paglia traggono origine dalla nomina di una commissione d'indagine istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale di Navalcoastarmi;
 - 2) la commissione d'indagine è stata istituita in seguito a una delegazione anonima corredata da fotocopie di documenti riservati sottratti negli uffici della direzione generale, oppure in base a segnalazioni di un alto funzionario di Navalcoastarmi;
 - 3) l'addebito principale rivolto alla direzione generale di Navalcoastarmi riguarda la presunta preferenza di queste ditte, e in particolare, se un addebito fu originato da una precisa disposizione impartita alla direzione generale da una superiore autorità».
- In caso affermativo, Accame « chiede di sapere se non sia opportuno;
- 1) rendere note le conclusioni alle quali è giunta la commissione d'indagine e ciò anche in relazione all'atmosfera di preoccupazione creata nella direzione generale di Navalcoastarmi;
 - 2) chiarire se le dimissioni dell'ammiraglio Paglia sono state accettate o respinte;
 - 3) prevedere un riesame e un approfondimento delle procedure seguite per portare pie-

17 ore 17 def sito 77

Armiture militari sospette: si dimette un ammiraglio

che disse di aver inspiegabilmente trovato sulla sua scrivania al ministero della marina, le fotocopie di alcuni documenti riservati che concernono non al suo superiore, ma ad uno dei direttori generali del ministero della difesa.

Questi documenti riguardavano tra l'altro, il contratto stipulato tra la « Navalcoastarmi » ed una ditta specializzata in lavori di rottamazione nel porto di La Spezia. Questi lavori erano stati affidati a quella ditta, sembra, non per decisione dell'ammiraglio Paglia, ma dietro disposizione del suo capo di stato maggiore. Non a caso Accame nella sua interrogazione chiede se l'ordine venne impartito da « una superiore autorità ». Comunque il contratto di rottamazione in questione non venne più stipulato.

La stessa commissione di indagine, a lavori ultimati, non trovò nulla di particolarmente sospetto e scrisse nel suo rapporto che non risultava che vi fossero state mai preferenze nella stipulazione dei contratti, che non risultava che vi fossero state responsabilità personali dirette o indirette,

Giancarlo Ghislanzoni

commissione d'indagine e ciò in relazione all'atmosfera di preoccupazione creata nella direzione generale della « Navalcoastarmi ».

La « Navalcoastarmi » è uno degli uffici più importanti della marina. Vi si concentrano tutti i lavori, molti dei quali coperti dal segreto militare, che riguardano quest'arma. Nel mese di dicembre venne comunicato al direttore di quest'ufficio, appunto l'ammiraglio Paglia, nascordano la nominata una commissione d'indagine per controllare alcuni contratti stipulati con ditte private. Nella lettera di comunicazione del ministero si informava l'ammiraglio che l'iniziativa era stata presa in seguito ad una delazione anonima accompagnata da fotocopie di documenti riservati. L'ammiraglio diede subito le dimissioni sostenendo che non accettava una inchiesta scaturita da una delazione anonima. Le dimissioni vennero respinte dal ministro, ma l'ufficiale le ha recentemente riconfermate.

Uno degli aspetti poco chiari di queste dimissioni è la versione del ministero secondo la quale veniva aperta una inchiesta in seguito ad una delazione anonima. In effetti si trattò di un alto funzionario della direzione generale

ROMA — L'ammiraglio Dario Paglia ha dato le dimissioni da direttore generale della « Navalcoastarmi » — costruzioni, armi e armamenti navali della Marina militare. Lo si è appreso da una interrogazione al ministro della difesa del deputato Accame (PSI), presidente della commissione difesa della Camera.

Accame vuol sapere se corrisponde a verità che: 1) le dimissioni traggono origine dalla nomina di una commissione di indagine istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale della « Navalcoastarmi »; 2) che la commissione di indagine è stata costituita in seguito ad una delazione anonima corredata di fotocopie di documenti riservati sottratti negli uffici della direzione generale, oppure in base ad una segnalazione di un alto funzionario; 3) che l'addebito principale rivolto alla direzione generale della « Navalcoastarmi » riguarda la presunta preferenza di quegli uffici verso determinate ditte e se tale addebito fu originato da precise disposizioni impartite all'ammiraglio Paglia da una superiore autorità». Accame ha chiesto anche che vengano rese note le conclusioni alle quali è giunta la

A. Scufi - 11 Agosto 77
Interrogazione socialista sulle vicende alla "Navalcostarmi"

Dimissioni "mistero": cosa c'è dietro?

Il compagno Falco Accame, presidente della Commissione Difesa della Camera ha rivolto un'interrogazione a risposta scritta al ministro della Difesa per conoscere, in riferimento alle dimissioni presentate dall'ammiraglio ispettore capo (GN) Dario Paglia dall'incarico di Direttore Generale delle Costruzioni, Armi e Armamenti Navali (Navalcostarmi), se corrisponde a verità che:

1) le dimissioni stesse dell'ammiraglio Paglia traggono origine dalla nomina di una Commissione d'Indagine istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale di Navalcostarmi;

2) la commissione d'indagine è stata istituita in seguito a una delazione anonima corredata da fotocopie di documenti sottratti negli uffici della Direzione Generale, oppure in base a segnalazione di un alto funzionario di Navalcostarmi;

3) l'addebito principale rivolto alla Direzione Generale di Navalcostarmi riguarda la presunta preferenza di quegli uffici verso determinate ditte e in particolare se un addebito fu originato da una precisa disposizione impartita dalla Direzione Generale da una superiore autorità.

Se la risposta è affermativa, il compagno Accame chiede di sapere se non sia opportuno:

1) rendere note le conclusioni alle quali è giunta la Commissione d'Indagine e ciò anche in relazione all'atmosfera di preoccupazione creata nella Direzione Generale di Navalcostarmi;

2) chiarire se le dimissioni dell'ammiraglio Paglia sono state accettate o respinte;

3) prevedere un riesame e un approfondimento delle procedure seguite per portare piena luce sull'episodio.

Daife 20 Agosto 77

Il ministro Lattanzio sulle dimissioni dell'ammiraglio Paglia

OMA — La polemica sulle dimissioni dell'ammiraglio ario Paglia da direttore generale delle costruzioni, degli armi e degli armamenti (Navalcostarmi), registra ulteriori sviluppi. A scendere pubblicamente in campo è la volta dello stesso ammiraglio Paglia, che in una lettera al ministro Lattanzio e al segretario generale della Difesa, generale Cavalera, inviata a tutti i giornali, spiega i motivi del suo gesto.

L'alto ufficiale — che definisce la procedura seguita nei suoi confronti «sconcertante» — riassume così questi motivi: 1) l'aver nominato una commissione d'indagine sull'attività contrattuale di «Navalcostarmi» a seguito di una delazione anonima (l'ammiraglio Paglia dice di aver appreso solo ora che tale delazione è stata fatta pervenire al ministro della Difesa dal dirigente superiore di «Navalcostarmi», dottor Alessandro Vespa, tramite il dottor Fausto Massidda, dirigente generale del ministero della Difesa); 2) la composizione della commissione d'indagine, di cui hanno fatto parte ufficiali di grado «inferiore al mio».

A tali motivi — prosegue la lettera dell'ammiraglio Paglia — se ne aggiungono «ben più gravi», e cioè: a) nel corso del colloquio del 17 gennaio u.s. con il ministro Lattanzio, presenti il capo di SM della Marina e il capo di Gabinetto, «mi era stato assicurato che avrei

preso visione delle risultanze dell'indagine». Il segretario generale della Difesa mi ha invece notificato una serie di «rilevi generici, infondati e in qualche caso contraddittori»; b) il segretario generale della Difesa mi ha comunicato che «nei limiti consentiti dai mezzi di cui si è avvalsa», la commissione d'indagine non ha accertato «attività illecite nei confronti dei singoli» (forse, allora, vi sono illeciti collettivi? Il ministro della Difesa e coloro che hanno diretto l'indagine non hanno nulla da dire in proposito? - Ndr). L'ammiraglio Paglia conclude la sua lettera, respingendo quella che egli definisce «assoluzione per insufficienza di indagini».

Ieri mattina il ministro della Difesa Lattanzio ha ricevuto il segretario generale della Difesa gen. di squadra aerea Cavalera che gli ha ufficialmente consegnato la lettera di dimissioni dell'ammiraglio Paglia.

Tale lettera — informa un comunicato ministeriale — è stata ricevuta dal ministro della Difesa soltanto al rientro da una breve assenza, in quanto era allegata ad un'altra lettera, a lui diretta; classificata «esclusivo per il titolare».

Il ministro Lattanzio, preso atto del contenuto della lettera dell'amm. Paglia, ha pregato il segretario generale di approfondire sotto ogni aspetto le motivazioni che sono alla base della domanda di dimissioni onde fornire ogni concreto elemento di valutazione delle stesse.

R. C. Scufi

Dimissionario un ammiraglio accusato di corruzione

Roma, 10 agosto

Secondo una interrogazione parlamentare socialista, il direttore generale delle costruzioni, armi e armamenti navali della Marina militare (Navalcostarmi), l'ammiraglio ispettore generale capo del Genio navale Dario Paglia avrebbe rassegnato le proprie dimissioni dopo aver atteso i risultati — per lui completamente favorevoli — di una inchiesta ordinata alcuni mesi fa su alcune presunte irregolarità nel funzionamento della sua direzione generale per quanto riguarda l'attività contrattuale legata alle costruzioni navali.

La nomina della commissione d'inchiesta sarebbe stata decisa — secondo la citata interrogazione — in seguito ad una delazione anonima, oppure in relazione ad una fuga di documenti fatti pervenire in via riservata al ministro della Difesa da un funzionario.

10 Agosto 77

Tempo 19 agosto 77

La lettera a Lattanzio dell'ammiraglio Paglia

Il direttore generale di «Navalcostarmi» ha rassegnato le dimissioni al Ministro della Difesa

L'ammiraglio Dario Paglia ha reso nota la lettera con la quale ha rassegnato al ministro della Difesa Lattanzio le sue dimissioni da Direttore generale di Navalcostarmi, per chiarire — come egli stesso precisa — «la vicenda alla quale sono mio malgrado interessato». Come si ricorderà intorno alle dimissioni dell'amm. Paglia nei giorni scorsi erano sorte alcune polemiche.

«Prego la S.V. on.le — scrive l'amm. Paglia — di volermi considerare dimissionario dall'incarico di direttore generale delle costruzioni delle armi e degli armamenti navali.

«I motivi che mi inducono a tanto sono quelli sempre validi della mia precedente lettera di dimissioni e che qui riassumo: a) nomina di una commissione di indagine sull'attività contrattuale di Navalcostarmi a seguito di delazione anonima; b) composizione della commissione d'indagine di cui hanno fatto parte ufficiali di grado inferiore al mio. A tali motivi ora si aggiungono i seguenti ben più gravi: 1) nel corso del colloquio del giorno 17 gennaio u.s. con la S.V. on.le presenti il C.S.M. della M.M. e il capo di gabinetto mi era stato assicurato che avrei preso visione delle risultanze dell'indagine. Il segretario generale della Difesa mi ha invece notificato una serie di rilievi generici, infondati e in qualche caso contraddittori; 2) il segretario generale della Difesa mi ha comunicato che "nei limiti consentiti dai mezzi di cui si è avvalsa", la commissione di indagine non ha accertato "attività illecite nei confronti di sincoli" Re-

spingo questa "assoluzione per insufficienza di indagini"; 3) ho potuto accertare solo ora del carteggio scambiato con il segretario generale della Difesa che la cosiddetta "delazione anonima" è stata fatta pervenire alla S.V. on.le da un dirigente superiore di Navalcostarmi (dott. Alessandro Vespa) tramite un dirigente generale del ministero della Difesa (dott. Fausto Massida). Mi limito a definire la procedura seguita nei miei confronti come sconcertante».

Il presidente della commissione difesa della Camera, on. Falco Accame, socialista, aveva rivolto il 10 agosto un'interrogazione al ministro della Difesa chiedendo «se risponde a verità che le dimissioni di Paglia traggono origine dalla nomina di una commissione di indagine istituita per accertare determinati aspetti della attività contrattuale di "Navalcostarmi", se è vero che la commissione è stata istituita su delazione anonima corredata da fotocopie di documenti riservati sottratti negli uffici della direzione generale oppure in base a segnalazione di un alto funzionario di "Navalcostarmi"».

L'esponente socialista chiedeva inoltre «se è vero che l'addebito principale rivolto alla direzione generale di "Navalcostarmi" riguarda la presunta preferenza di quegli uffici verso determinate ditte oppure se l'addebito fu originato da una precisa disposizione impartita alla direzione generale da una superiore autorità».

Accame chiedeva infine se le dimissioni dell'amm. Paglia erano state accettate

Tempo 19 agosto 77

Perché si è dimesso l'ammiraglio Mario Paglia?

ROMA — L'ammiraglio Mario Paglia, ispettore capo del Genio Navale, si è dimesso dall'incarico di direttore generale delle costruzioni, armi e armamenti navali. Tali dimissioni vengono messe in relazione alla nomina di una commissione di indagine volta ad accettare determinati aspetti dell'attività contrattuale di Navalcostarmi. L'addebito principale, rivolto alla direzione generale di questo ufficio, riguarderebbe la presunta preferenza verso determinate ditte.

Il problema è stato sollevato dall'on. Falco Accame presidente della commissione Difesa della Camera, con una interrogazione nella quale si chiede di sapere — nel caso in cui queste cose corrispondano a verità — se non sia opportuno rendere note le conclusioni della commissione di indagine, chiarire se le dimissioni dell'ammiraglio Paglia sono state accettate o respinte e prevede un riesame delle procedure seguite per fare piena luce sull'episodio.

Messaggio
17.09.57

Difesa Inchiesta sull'attività della Navalcostarmi: interrogazione

L'on. Folco Accame ha presentato un'interrogazione al ministro della difesa per conoscere, in riferimento alle dimissioni presentate dall'ammiraglio ispettore capo Dario Paglia dall'incarico di Direttore Generale della Navalcostarmi, se corrisponde a verità che:
1) le dimissioni stesse traggono origine dalla nomina di una Commissione d'indagine istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale di Navalcostarmi; 2) la Commissione d'indagine è stata istituita in seguito a una delazione anonima corredata da fotocopie di documenti riservati sottratti negli uffici della Direzione Generale, oppure in base a segnalazione di un alto funzionario di Navalcostarmi; 3) l'addebito principale rivolto alla Direzione Generale di Navalcostarmi riguarda la presunta preferenza di quegli uffici verso determinate ditte e in particolare se un addebito fu originato da una precisa disposizione impartita al Direttore Generale da un' superiore autorità.

Repubblica 17.09.57
Denuncia del socialista Falco Accame

Una Lockheed anche nella Marina militare?

ROMA (T. B.). — Anche se la storia è ancora nebulosa, certi contorni sono chiari: si tratta di un nuovo scandalo nelle alte sfere militari. Questa volta, dopo lo scandalo Lockheed che coinvolse l'Arconautica, teatro dello scontro è la Marina. I protagonisti sono due: l'ammiraglio Dario Paglia, direttore generale della Navalcostarmi (cioè della sezione Costruzioni, armi e armamenti navali) e un misterioso dossier. Personaggi collaterali sono due funzionari ancora senza nome, una commissione d'inchiesta e una relazione sparita.

La vicenda è venuta a galla ieri quando Falco Accame, presidente della commissione Difesa (ed ex ammiraglio) ha presentato una interrogazione al ministro della Difesa in cui gli chiede di chiarire una vicenda iniziata quando, dal cassetto della scrivania dell'ammiraglio Paglia, sparirono alcuni documenti fotocopiati da un alto funzionario della Navalcostarmi e poi consegnati a un direttore generale del ministero della Difesa.

Il « dossier » rivela accuse gravi contro Paglia: di aver giocato su grossi ritardi negli appalti di ditte interessate alla costruzione di nuove unità da guerra della Marina e di aver favorito l'esperto di Brindisi di proprietà del « alto funzionario ». E dai documenti sembra risulti evidente che l'alto funzionario sia l'ex capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Gino Di Giorgio.

La conseguenza è una commissione d'indagine. Secondo la prassi, l'ammiraglio inquisito si dimette e aspetta i risultati. Ma con grande sorpresa questi non arrivano mai. La commissione infatti conclude e stende la sua relazione, ma questa poi si perde per tortuosi corridoi. Paglia, a questo punto, comincia a parlare di macchinazione: protesta (« Ho il diritto di sapere se le accuse contro di me sono fondate o no ») e poi, visto che le sue proteste non arrivano ad alcun risultato, pone un ultimatum: « O tirano fuori la relazione o me ne vado ». E finisce, in effetti, col dimettersi.

Quali le ipotesi possibili? Praticamente tutte: truffe e corruzioni, manovre di potere e vendette fra gerarchie militari, guerre fra ditte appaltatrici ed altro ancora. L'interrogazione è ora sul tavolo del ministro della Difesa. Ma Vito Lattanzio, naturalmente, è in ferie.

17.09.57
Generale di Navalcostarmi

Ammiraglio Paglia spiega i motivi delle sue dimissioni

Una polemica lettera al ministro della Difesa su una vicenda dai contorni non molto chiari

ROMA — La polemica sulle dimissioni dell'ammiraglio Dario Paglia da direttore generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti (Navalcostarmi), registra ulteriori sviluppi. A scendere pubblicamente in campo è la volta dello stesso ammiraglio Paglia, che in una lettera al ministro Lattanzio e al segretario generale della Difesa, generale Cavaleri, invia « un'interrogazione » spiega i motivi del suo gesto.

L'alto ufficiale — che definisce la procedura seguita nei suoi confronti « sconcertante » — riassume così questi motivi: 1) l'aver nominato una Commissione d'indagine sull'attività contrattuale di « Navalcostarmi » e seguito di una delazione anonima (l'ammiraglio Paglia dice di avere appreso solo ora che tale delazione è stata fatta pervenire al ministro della Difesa dal dirigente superiore di Navalcostarmi, dottor Alessandro Massidda, dirigente generale del ministero della Difesa); 2) la composizione della commissione d'indagine, di cui hanno fatto parte ufficiali di grado « inferiore al mio ».

Precisazioni della Difesa sulle funzioni del gen. Anzà

ROMA — In merito alle recenti scomparse del generale di corpo d'armata Anticriano Anzà, negli ambienti del ministero della Difesa si precisa — informa un comunicato — che il ministro Lattanzio non ha ricevuto il predetto alto ufficiale né nel giorno del suo decesso, né nei mesi precedenti.

Il generale Anzà, dopo aver lasciato il comando del terzo corpo d'armata, ricopriva, come già altri suoi predecessori, la carica di presidente della commissione ordinaria di avanzamento dell'Esercito e, come tale, aveva contatti con il capo di stato maggiore e con gli uffici di stato maggiore di tali forze armate.

Bisogna fare luce sulle irregolarità nel settore delle forniture navali militari

Navalcostarmi: paura d'insabbiamento

Aveva 19 bozze

presunte « irregolarità amministrative » rilevate dalla commissione d'inchiesta operata dalla direzione generale delle costruzioni navali, si riferirebbero alle pratiche di cessione a private ditte di navi militari. Il caso che ha portato alle clamorose dimissioni dalla direzione di « Navalcostarmi » è l'ammiraglio ispettore Dario Paglia che esplose nell'anno scorso a seguito del ritrovamento di certe parti in una scrivania dell'ufficio generale da pararsi un funzionario civile, Alessandro Vespa; da questi sarebbero passate al dottor Massidda, allo funzionario della difesa e quindi al ministro Lattanzio.

La direzione delle costruzioni navali è un organismo abbastanza delicato della Marina Militare che si occupa di tutto ciò che si occupa di fare di appalto; per questo fa capo direttamente al ministro della Difesa il quale, esaminando le « carte » emesse in suo possesso, dispone l'effettuazione di indagini da parte di una commissione presieduta dall'ammiraglio Camillo Cuzzi.

L'ammiraglio Dario Paglia, noto a conoscenza della commissione immediatamente, restando poi dall'intendimento in attesa delle conclusioni dell'inchiesta. Nei giorni scorsi si è avuta la relazione del ministro della Difesa presentata dall'ammiraglio Cuzzi: essa che nell'operato della Navalcostarmi non si è riscontrata alcuna corruzione, ma che sarebbero stati conosciuti soltanto i ritardi ed inefficienze amministrative nella gestione.

L'inchiesta insomma non avrebbe rilevato nulla di sostanziale, ma l'ammiraglio Paglia, ritenendo che non sia stata fatta luce completa sulle complesse vicende della sua direzione generale, ha insistito nelle dimissioni.

Ieri l'ammiraglio Paglia ha reso noto il testo della lettera di dimissioni inviata il 29 luglio al ministro della Difesa. Fra l'altro Paglia afferma di essersi dimesso in prima volta, in seguito alla nomina della commissione d'inchiesta e per la composizione di questa con ufficiali di grado inferiore al suo. Ma aggiunge — successivamente — sono intervenuti motivi ancora più gravi.

« Innanzitutto mi era stato assicurato che avrei preso visione delle risultanze dell'indagine. Il segretario generale della Difesa mi ha invece notificato una serie di rilievi generici, infondati e in qualche caso contraddittori. Inoltre il segretario generale della Difesa mi ha comunicato che "nei limiti consentiti dai mezzi di cui si è avvalsa la commissione d'inchiesta non ha accertato attività illecita nei confronti di singoli". Respingo questa "assoluzione per insufficienza di indagini".

Per dissipare tutte le nebbie che avvolgono la vicenda, il presidente della commissione difesa della Camera compagno Falco Accame ha presentato un'interrogazione il 10 agosto ed a lui ci siamo rivolti per conoscere qualcosa di più sul « caso Paglia » che rischia di coinvolgere altri settori dell'apparato statale.

Accame non ha voluto fare alcun commento, né esprimere alcun giudizio, limitandosi a sottolineare che questa vicenda costituisce un'ulteriore prova dell'ormai urgente necessità che la trafila dell'assegnazione delle commesse di materiale strategico alle varie ditte venga sottoposta ad un rigido controllo del Parlamento, che è poi chiamato a « votare » la spesa.

Per quanto concerne il direttore dimissionario, Accame peraltro ha dichiarato che, per quanto gli consta Dario Paglia in Marina gode fama di un uomo estremamente competente, severo ed integerrimo. Alla luce di quindi più che legittimo che l'ammiraglio Paglia reclami una definizione meno fumorosa della sua gestione, pretendendo che si faccia piena.

In che modo sia possibile è difficile dirlo perché le risultanze delle « commissioni d'inchiesta » sono infatti senza appello.

Anche per questo Falco Accame, nella sua interrogazione al ministro Lattanzio ha chiesto se non sia opportuno un riesame ed un approfondimento delle procedure seguite nell'inchiesta.

L'addebito principale che si farebbe all'ufficio diretto da Dario Paglia, riguarderebbe la presunta preferenza verso determinate ditte, forse originata da disposizioni impartite da « superiori autorità » e tali preferenze sarebbero emerse appunto nella cessione a ditte private di relitti di navi militari esistenti a La Spezia, a Taranto ed in altre basi navali.

Le ditte che notoriamente hanno maggior interesse all'acquisizione di naviglio « disarmato » dalla marina sono, per la cronaca, la « Perillo » di Napoli, la « Romiti » e la « Transider ».

Per concorrere all'assegnazione delle navi e per poter quindi procedere alla loro de-

molizione, i privati devono dimostrare di poter disporre di un'area di fregio al mare che è necessariamente di competenza del demanio marittimo.

Secondo la relazione della commissione presieduta dall'ammiraglio Cuzzi, le pressioni dell'alto riguarderebbero appunto tale procedura che sarebbe la condizionale di fondo per poter concorrere all'assegnazione del naviglio radiato. L'approfondimento della materia chiesta da Accame, non dovrebbe perciò essere troppo difficile: basterebbe, senza alcuna paura della verità, trasformare il « corpo chiuso » in « corpo aperto », rendendo pubblica la stessa relazione dell'ammiraglio Cuzzi.

Il problema delle « commesse militari » e delle gare d'appalto è troppo serio e non si può disattendere oltre la stessa raccomandazione fatta dalla Corte dei Conti in occasione dell'esame del rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1975: « nazionalizzazione delle procedure degli interventi ».

Ci si preoccupa insomma, essenzialmente, della chiarezza delle procedure amministrative, che sono garanzia di corretta gestione della materia in un sistema fattosi ormai « pesante » per la presenza di troppi militari di alto grado nelle industrie che producono materiale bellico.

Le « gare » infatti possono dar luogo a parecchie perplessità come anche recenti esperienze dimostrano; valgono per tutte le vicende dei lavori e dei « sovrapprezzi » dei due sommergibili « Clas-

affermare che tra le varie « giunghe » esistenti nel nostro paese, quella tra le quali è senz'altro più urgente l'intervento del « machete » democratico è proprio la « giungla delle armi » con tutti i suoi risvolti economici e produttivi legati alle imprese italiane e straniere.

Ermilfo Cerulli

MINISTERO DIFESA SU VICENDA GEN. ANZA — In merito alla recente scomparsa del generale di corpo d'armata Antonino Anza, negli ambienti del Ministero della Difesa si precisa che il ministro Lattanzio non ha ricevuto il predetto alto ufficiale né nel giorno del suo doloroso decesso né nei mesi precedenti.

se » e « Tauro », il cui costo sarebbe risultato troppo elevato rispetto alle previsioni iniziali, ed infine la recente questione dell'aliscafo « Sparviero », il cui modello venne preferito a quello della società degli aliscafi siciliani (la ditta « Rodriguez »). Il famoso « P 420 » ha rilevato una grave avaria: portato al massimo della velocità, improvvisamente ruotava su se stesso di 180°.

Dovette intervenire un esperto della « Racine » (e si apprese così che neppure il progetto era italiano) il quale rilevò che l'inconveniente era provocato da una carenza di supporti della piastrina. Altre spese supplementari, quindi, e tutto senza il controllo che si dovrebbe esercitare attraverso il Parlamento.

La disinvoltata gestione del denaro pubblico in materia di commesse militari, trova però una conferma ben più clamorosa nella denuncia fatta dalla stessa Corte dei Conti sul bilancio dello Stato del 1975 per quanto riguarda gli acquisti fatti all'estero. Secondo il più alto organo di controllo delle spese dello Stato, alla fine del 1975 i contratti di fornitura all'estero ammontavano a complessivi 487 miliardi ed 800 milioni, ma mancavano ancora i « rendiconti » di oltre 187 miliardi di acquisti fatti nel 1974, di oltre 140 miliardi nel 1973 e di oltre 64 miliardi nel 1972, di 23 miliardi e mezzo nel 1971 e via di seguito fino ad inconcepibili ritardi nel rendiconto di acquisti fatti in ogni esercizio finanziario fino al 1963.

Ce n'è quanto basta per

14.4.1983

Sen. Egidio Ariosto
Presidente della Commissione parlamentare
d'inchiesta sulle commesse di armi e mezzi
ad uso militare e sugli approvvigionamenti

S E D E

Caro Presidente,
in relazione alla vicenda Intermarine le invio copia di due risposte a mie interrogazioni pervenutemi in data odierna.

La prima risposta concerne le dimissioni dell'ammiraglio Paglia di Navalcostarmi e si riferisce ad una mia interrogazione di circa un anno fa (11.5.82). Le dimissioni prima smentite poi confermate furono presentate in seguito ad una indagine riguardante "Presunte preferenze di quegli uffici verso determinate ditte". L'interrogazione era stata rivolta al Ministro in quanto l'indagine di mercato, relativa alla acquisizione dei cacciamine, indagine che generò serie perplessità anche da parte del Ministro della difesa pro tempore, on. Ruffini (vedi documenti: Appunto Ministro 19.1.78 - Replica Direttore generale 13.2.78 - Replica Ministro 2.3.78 ed altri) era del 1976 ed era stata preceduta da una offerta per dieci cacciamine alla ditta Intermarine.

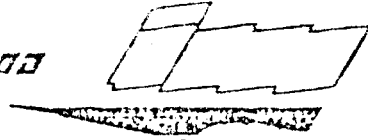
Appurato ora che le dimissioni vennero effettivamente presentate, stupisce la prassi della loro non formalizzazione e il fatto che "l'interessato pur avendo chiesto di essere dispensato dall'incarico continuò ad espletare senza alcuna interruzione le funzioni di direttore generale".

La seconda risposta riguardante una interrogazione, anch'essa di circa un anno fa (26.4.82) sempre relativa alla vicenda cacciamine, informa tra l'altro che il "sistema di combattimento include, oltre a tutti i materiali e gli apparati per il completamento e l'allestimento della costruzione, anche la totalità delle revisioni prezzo e delle dotazioni nonché la "fetta" sperimentale di cacciamine".

Si scopre così che la voce strettamente militare di "sistema di combattimento" copre in realtà una quantità di altre voci che con il sistema di combattimento nulla hanno a che fare, e perfino la totalità della revisione prezzo (che oggi supera 88 miliardi per quella sola commessa!), fuorviando così completamente le conoscenze dei parlamentari e impedendo qualsiasi seria analisi. Si include addirittura nella voce "sistema di combattimento" la costruzione della "fetta nave" (quello che ho chiamato "sarchiapone") costata 1 miliardo e 700 milioni e che non riguarda affatto il sistema di combattimento (costituì essenzialmente una "prova generale" di costruzione della vetroresina).

APPENDICE 12. — Progetto alternativo dell'Intermarine per il passaggio via terra

RISERVATO

~~INTERMARINE~~ SPA

Raccomandata

Ministero della Difesa - Marina
Stato Maggiore della Marina
00100 Roma

La presente lettera aut
Messaggio viene clas-
sificato a N.° per
ordine d'.

E, p.c.

Ministero della Difesa - Marina
Direzione Generale
Costruzioni - Armi, - Armamenti Navali
Ufficio Coordinamento Tecnico NN.CC.
00100 Roma

pen

Direzione Generale
Arsenale Militare Marittimo
Ufficio Costruzioni Vetroresina
19100 La Spezia

7 Maggio 1981

Protocollo : 46.C.05.01

Argomento : Cacciamine Classe "Lerici". Atto 7/1/78.
Sistemazioni per il trasferimento a mare.

Riferimento : Precedenti comunicazioni verbali.

Come noto, la proposta iniziale di questa Ditta per il trasferimento a mare dei Cacciamine in argomento, dal proprio Cantiere alla foce del Magra, prevedeva e prevede tuttora che venga resa apribile una campata del ponte della Colombiera.

Nel confermare che è in corso di perfezionamento l'iter legislativo per ottenere le necessarie autorizzazioni, e dal cui esito si è più che certi, nelle more delle procedure, al fine di assicurare comunque codesto Maristat che i Cacciamine possano in ogni momento raggiungere il mare, questa Ditta ha elaborato un progetto alternativo che prevede di alare la nave a terra subito a monte del ponte e di vararla di nuovo subito a valle dello stesso.

Da rilievi effettuati il percorso totale a terra non supererebbe i 390 metri circa con un dislivello massimo inferiore ai 5,5 metri dal livello del fiume.

RISERVATO

RISERVATO

La presente lettera aut
Messaggio viene declassi-
ficato a N.C. per
ordine del

L'INCARICATO ALLA SICUREZZA
D.F. (GN) Carlo GALEAZZI

A parere di questa Ditta, confortato da precedenti altr
esperienze del periodo bellico, durante il quale veniva-
no ripetutamente alate e varate navi da oltre 1000 ton-
nellate in condizioni di lavoro se non altro meno serene,
considerato anche l'eccezionale robustezza dello scafo
dei Cacciamine, le difficoltà tecniche sarebbero di
scarsissimo rilievo e pienamente superabili con le tecni-
che odierne.

Si allega il relativo studio di fattibilità con annesso
il commento dell'U.C.V. al quale Intermarine ha domandato
il parere di fattibilità tecnica.

Si rimane a disposizione per qualsiasi ulteriore chiari-
mento.

Distinti saluti.

INTERMARINE S.p.A.

RISERVATO

La presidenza futura out
 M...
 N.L.
 per

Cacciamine Classe "Lericci"Sistemazioni per il trasporto a mareStudio di fattibilità

L'INCARICATO ALLA SICUREZZA
 C.F. (GN) *Pio* GALEAZZI

- 1) Sulla sponda destra del fiume Magra, subito a monte ed a valle del ponte della Colombiera, lato Ameglia, vi sono dei terreni demaniali che si estendono come riportato nella cartina allegata.

A circa cento metri a monte del ponte verrebbe realizzato uno scalo ed un avantiscalo rimovibile in legno ed acciaio, dotato di rotaie di scorrimento, con pendenza di circa 6°, per permettere l'alaggio della Nave completamente allestita.

La Nave poggerrebbe sulle stesse selle e sugli stessi carrelli che ne permettono la movimentazione all'interno del Cantiere fino alla fase finale dell'allestimento e che scorrono su rotaie.

L'unica modifica richiesta è di munire i carrelli e le selle di apposite ralle di appoggio che permettano all'assieme Nave-Selle-Carrelli, di affrontare le curvature del percorso.

I dislivelli nel piano verticale, del resto modesti, verrebbero compensati da appositi sopporti in gomma.

Si fa notare, peraltro, che prove su modello strutturale svolte a suo tempo sotto il controllo di Mariperman, come da relazioni 5301/330/CAN/CN del 18 agosto 1977 allegata al Fg. 15633 del 6 settembre 1977 di Mariperman, e 5302/331/CAN/CN del 18 agosto 1977 allegata al Fg. 15673 del 6 settembre 1977 di Mariperman, hanno dimostrato che lo scafo può sopportare benissimo appoggi concentrati e limitati o alla sola zona centrale, o alle sole estremità prodiera e poppiera, con sollecitazioni ampiamente contenute entro i limiti elastici del materiale.

./.

RISERVATO

RISERVATO

La presente lettera aut
Messaggio viene declassi-
ficato a M.C. per
ordine del
L'INCARICATO ALLA SICUREZZ
C.F. (GN) *ferri* CALEAZZI

Dopo l'alaggio, che avverrebbe con un tiro di circa 52 tonnellate più circa 25 tonnellate per l'attrito, con un totale di circa 77 tonnellate tramite idoneo verricello o idonei trattori cingolati, la Nave continuerebbe il percorso lungo una apposita strada, sempre attrezzata con rotaie amovibili, trainata da idonei trattori cingolati fino allo scalo ed avantiscalo di varo secondo il percorso segnato sulla cartina.

Il varo avverrebbe con le stesse modalità dell'alaggio, in maniera frenata, e sarebbe effettuato sfruttando una darsena già esistente e già dotata di verricello e di scalo e avantiscalo di varo.

I fondali presenti nelle zone prescelte di oltre 3 metri sono ampiamente sufficienti, dato il modesto pescaggio della Nave che verrebbe movimentata al dislocamento 'scarica e asciutta'.

E' in corso di perfezionamento il progetto di dettaglio.

RISERVATO

Lettera aut
 a N. L. per
 ordine del

L'INCARICATO ALLA SICUREZZA
 C.F. (GN) Carlo GALEAZZI

Direzione Generale Arsenale M.M.

LA SPEZIA

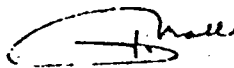
Ufficio Costruzioni Vetroresina

Questo U.C.V. ritiene che, la risoluzione del problema del trasferimento a mare del Cacciamine con una operazione di alaggio, seguita da traino su terreno e successiva operazione di varo frenato, sia un'impresa fattibile dal punto di vista tecnico, nei termini proposti dalla Ditta Intermarine, o in termini similari, una volta ottenuta la necessaria autorizzazione dalla competente autorità preposta al controllo dei terreni demaniali che secondo lo studio della Ditta sono interessati dalle varie operazioni.

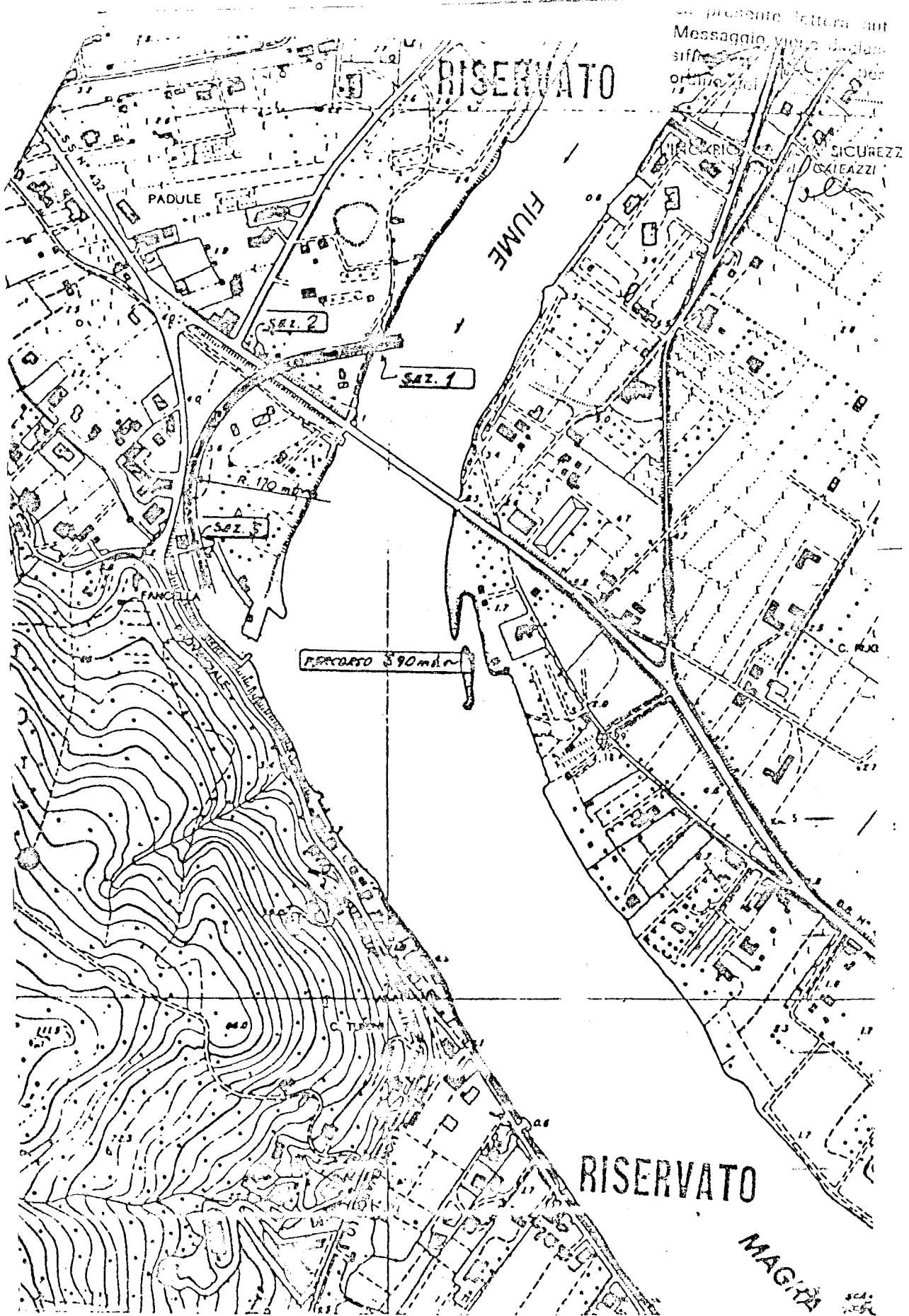
Direzione Generale Arsenale M.M.
 LA SPEZIA
 UFFICIO COSTRUZIONI VETRORESINA

7 MAG. 1981

IL CAPO UFFICIO
 COSTRUZIONI VETRORESINA
 Capitano di Vascello (GN)
 (Antonio MOLLI)



LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

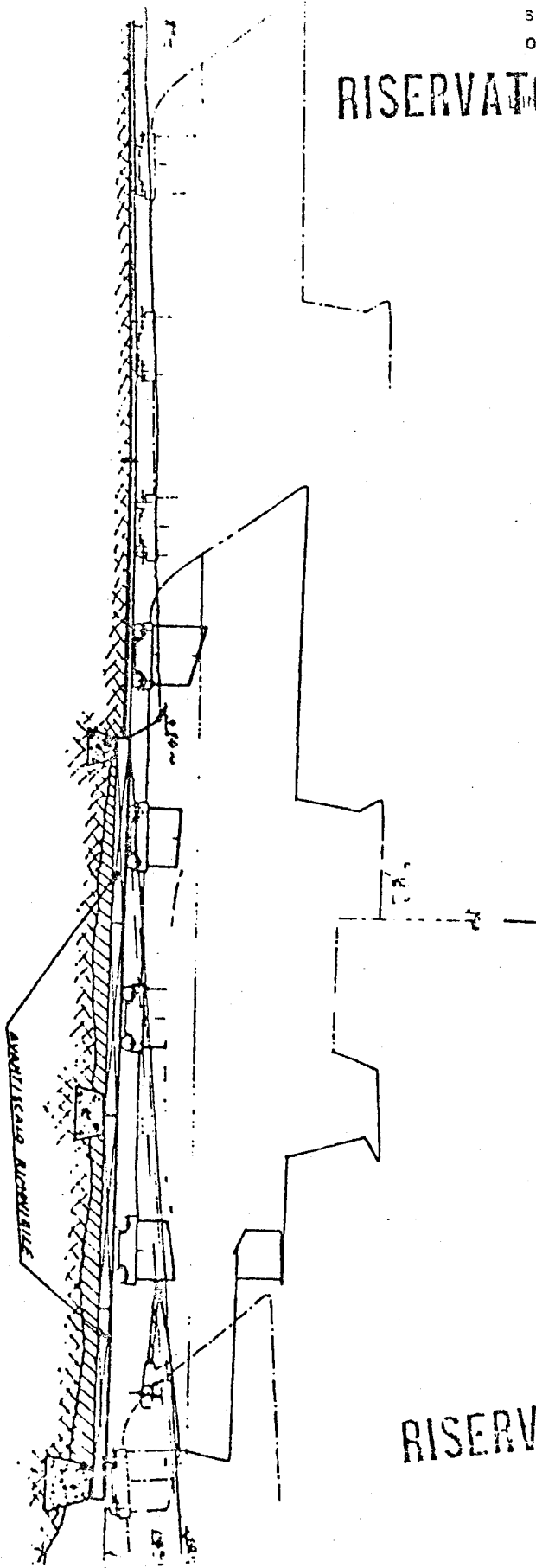
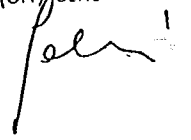


LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

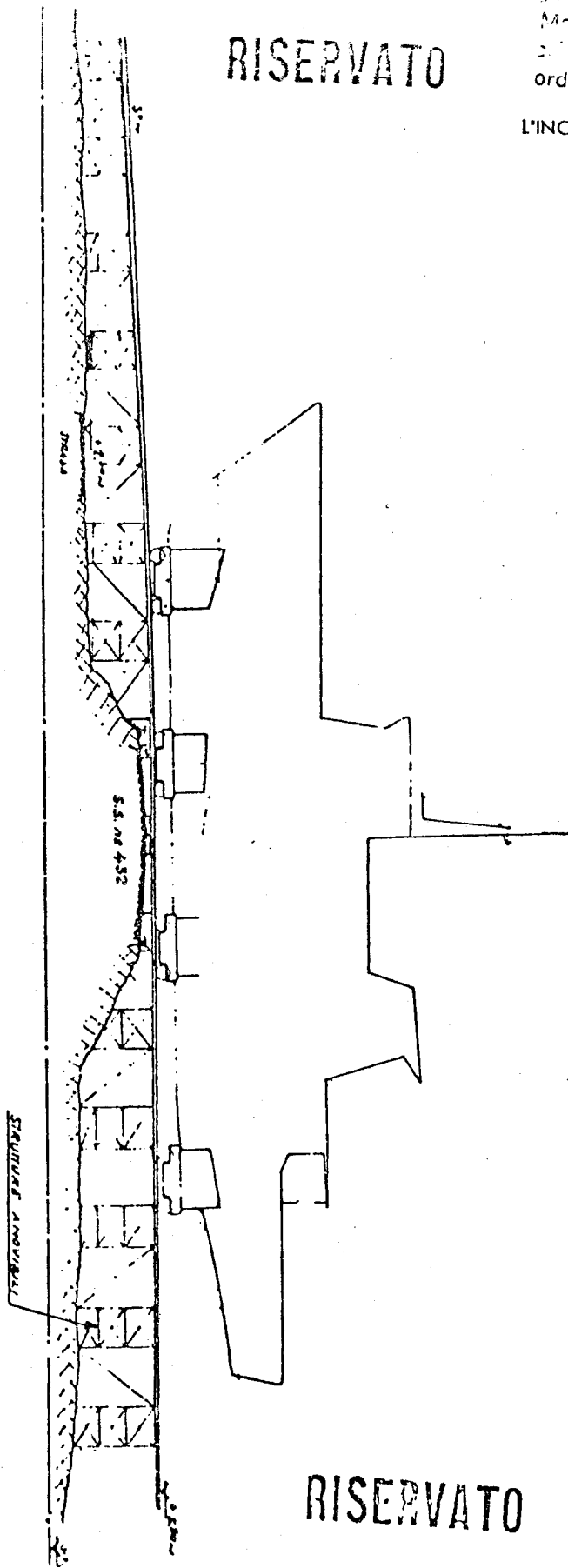
La presente lettera Mit
Messaggio n. 100 declassi-
ficato a N. 100 per
ordine del

RISERVATO

INVIATO ALLA SICUREZZA
C.F. (GN) Carlo GALEAZZI

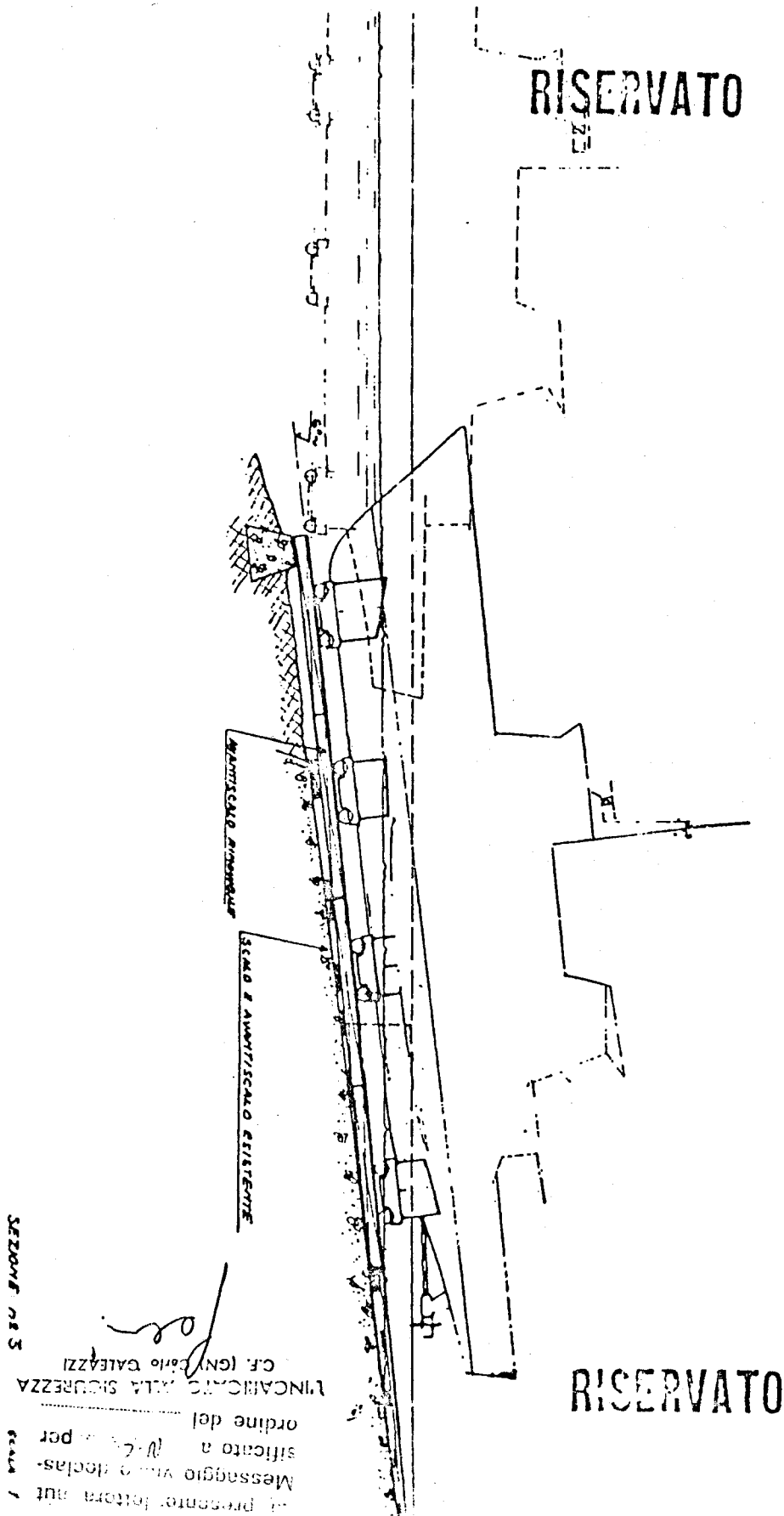


RISERVATO



Es. Presente lettera aut
Messina
... .. de' clas-
... .. ato a W.C. per
ordine del

L'INCARICATO ALLA SICUREZZA
C.F. (GN) Carlo GALEAZZI



MOTIVI PER I QUALI NON E' POSSIBILE IL TRASPORTO VIA FERROVAIA DEI CACCIAMINE

- 1)-Non esistono gru in grado di prelevare i cacciami dallo scalo bacino e depositarli sui carrelloni.
E' da tenere presente che i carrelloni debbono essere caricati in piano e debbono transitare per quanto possibile in piano.
- 2)-La strada che collega il piazzale di INTERMARINE con la Via di ... ta presenta due curve molto strette (raggio di circa 10-30 mt) che rendono impossibili le manovre del treno di ...
Supponendo infatti una lunghezza totale del treno di ... almeno 60 metri, e la possibilità di uscire fuori ... di circa 3 metri (per non gravare con il peso delle ruote ... banchine), occorrono curve con raggio di curvatura di almeno 150 metri se non di più.
- 3)-Una volta raggiunta la zona di varo dovrebbero di ... intervenire le gru di cui sopra e si dovrebbe disporre di ... opportune infrastrutture tipo bacino di varo attualmente non esistente e da costruire ex novo nella zona prescelta.

Il risultato della ricerca di fattibilità ha quindi ... i seguenti problemi non risolvibili in tempi se non lunghi e ... :

- Reperimento di gru di portata adeguata;
- Costruzione di un terrapieno a piano inclinato (... 3-5%) dal piazzale di INTERMARINE alla strada e rettificazione delle curve esistenti (permessi, licenze, ecc.)
- Verifica della capacità di carico della strada ... ed eventuale rettificazione dei tratti in curva e/o rinforzo del ... pieno, con necessità di espropri, permessi, ecc.
- Costruzione a mare o, in alternativa nel fiume ... del ponte, di un bacino di varo, ovviamente di tipo fisso, con ... vitabili ripercussioni sul deflusso ... notevolissime

implicazioni di carattere burocratico dovute ad espropri, permessi, licenze, ecc.

A fronte delle sopra accennate e non lievi difficoltà, resta la soluzione del trasporto a mare del cacciamine attraverso la via più naturale e logica, e cioè lungo il fiume Magra, tramite la semplice rimozione dell'arcata del ponte della Colombiera, per operare la quale già sono pronti i relativi permessi ed autorizzazioni.

Si allegano le cartine inerenti la movimentazione del cacciamine all'interno del Cantiere INTERMARINE, ed una piantina della zona compresa tra il Cantiere ed il fiume.

Il Cacciamine dovrebbe uscire da INTERMARINE superando le curve impossibili segnate in rosso e poi percorrere la Via Alta che per dimensioni e percorso non si presta al trasporto.

Tra l'altro presenta anch'essa delle curve impossibili (segnate in rosso).

Inoltre non si conosce la probabile zona di varo né il percorso rinale per raggiungerla né le eventuali ulteriori implicazioni relative.

APPENDICE 13. — Resoconto stenografico - Seduta 10-1-1983

RESOCONTO STENOGRAFICO

603.

SEDUTA DI LUNEDÌ 10 GENNAIO 1983

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALDO ANIASI

SOMMARIO

PAG.	PAG.
Missioni	PRESIDENTE
Disegni di legge:	ACCAME FALCO (PSI)
(Assegnazione a Commissione in sede	ANGELINI VITO (PCI)
referente)	BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) .
Disegni di legge di conversione:	BROCCA BENIAMINO (DC)
(Annunzio)	CERQUETTI ENEA (PCI)
(Assegnazione a Commissione in sede	CICCARDINI BARTOLO, <i>Sottosegretario di</i>
referente ai sensi dell'articolo 96-	<i>Stato per la difesa</i>
<i>bis</i> del regolamento)	CICCIOMESSERE ROBERTO (PR)
Proposte di legge:	CRAVEDI MARIO (PCI)
(Annunzio)	DEL DONNO OLIDO (MSI-DN)
(Assegnazione a Commissione in sede	DUTTO MAURO (PRI)
referente)	MELLINI MAURO (PR)
(Ritiro)	MILANI ELISEO (PDUP)
Interrogazioni e interpellanze:	STATI DI CUDDIA DELLE CHIUSE TOMASO
(Annunzio)	(MSI-DN)
Interpellanze e interrogazioni:	Corte costituzionale:
(Svolgimento)	(Annunzio della trasmissione di atti) .
	Corte dei Conti:
	(Trasmissione di documenti)

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni dei deputati:

Mellini e Bonino, *al Ministro della difesa* «per conoscere — in relazione al contratto, stipulato tra la Marina militare e la SpA *Intermarine* per la fornitura di 4 cacciamine in vetroresina — se era noto alle autorità militari, che aggiudicarono la commessa:

1) che l'*Intermarine* mai avrebbe potuto consegnare i cacciamine senza manomettere il ponte, che sorge sul fiume Magra, aprendovi una campata, che permettesse alle imbarcazioni di raggiungere il mare;

2) che, all'atto della commessa, l'*Intermarine* non disponeva d'alcuna autorizzazione all'apertura della campata. La convenzione, stipulata a tal fine con la Direzione compartimentale ANAS di Genova il 24 dicembre 1976, è infatti del tutto illegittima e, per giunta, fu successivamente sconsigliata dalla stessa ANAS;

3) che l'*Intermarine* è una multinazionale, controllata in massima parte da capitale straniero. Dalla lettura dell'atto costitutivo della SpA *International Marine of Italy*, divenuta poi *Intermarine*, si apprende che il 50 per cento delle azioni

appartengono alla società anonima *Simonin*, con sede a Zurigo, Nuschelerstrasse 10, mentre il 42 per cento delle azioni appartengono alla *Verkehrs Aktiengesellschaft*, con sede a Losanna, Place St. Francois I. All'atto della commessa, inoltre, l'*Intermarine* non dava le garanzie patrimoniali auspicabili, avendo chiuso l'esercizio con una perdita di circa 300 milioni;

4) che il progetto dei cacciamine, la direzione del cantiere e la responsabilità tecnica dell'impresa sono affidati ad un ingegnere sudafricano, tale Michael Seton Kennedy Trimming, di Pretoria.

Per conoscere se il ministro, alla luce dei fatti esposti, non ritenga opportuna un'inchiesta, che accerti se esistano responsabilità a carico delle autorità militari che, con incredibile leggerezza, sottoscrissero il contratto, affidando la costruzione del cacciamine ad una ditta che, a tutt'oggi, è nell'impossibilità di garantire la consegna delle imbarcazioni.

Per conoscere, ancora, se il ministro ritenga corretto affidare importanti commesse, che si vorrebbero coperte dal segreto militare, a ditte e tecnici stranieri.

Per conoscere, infine, se il ministro non ravvisi l'opportunità di rescindere il contratto, sottoscritto con l'*Intermarine*» (3-03200).

Accame, al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per conoscere — in riferimento alla fornitura di 4 cacciamine in FRP (vetroresina) in costruzione presso il cantiere *Intermarine* di Sarzana, alla genesi del contratto e ad altri aspetti della vicenda, che investono la competenza di vari ministeri — se corrispondono al vero i seguenti fatti:

1) che la ditta *Intermarine*, alla quale si è affidata la costruzione di navi coperte dal segreto di Stato (articolo 36 del contratto di fornitura) è sorta come multinazionale controllata ed amministrata anche da stranieri. Risulta, infatti, dall'atto costitutivo della «*INTER International Marine of Italy*», oggi semplicemente *Intermarine*, che, all'atto della fondazione, nel giugno 1970, il 92 per cento

del capitale sociale fu versato dai cittadini svizzeri Robert Sutz ed Arthur Weber, in rappresentanza delle società «*Verkehrs Aktiengesellschaft*» di Losanna e «*Simonin A. G.*» di Zurigo. Sutz e Weber, con altri svizzeri, figurano pure nel consiglio di amministrazione della SpA Unifide di Milano, che non è da escludere possa configurarsi come emanazione della *Union des Banques Suisses*; società che potrebbe amministrare il pacchetto azionario dell'*Intermarine*. Del consiglio di amministrazione dell'*Intermarine* (che ha avuto tra i suoi membri persino un direttore di banca lussemburghese) fa parte, sin dalla fondazione, l'ingegnere Michael Seton Kennedy Trimming di Pretoria (Sud Africa) progettista dei cacciamine;

2) che l'*Intermarine*, all'epoca della firma del contratto (7 gennaio 1978) si trovava ancora in posizione irregolare, essendosi insediata sulla riva sinistra del Magra in una zona (Cà del Sale), «inedificabile» in senso assoluto, destinata dal piano regolatore di Sarzana ad ospitare attrezzature turistiche ed attività agricole. In questa posizione di abusivismo — oggetto anche di sanzioni e di interventi repressivi — rimase sino al 1981, anno in cui con la firma di una apposita convenzione con il comune di Sarzana, fu perfezionata la sanatoria, autorizzata nel giugno 1979 dalla regione;

3) che l'*Intermarine*, sino a quel momento dedicatasi alla produzione di natanti da turismo e di scafi da competizione (con i quali partecipava a regate anche l'ex segretario generale della Camera, Francesco Cosentino, entrato pure in rapporti d'affari con il cantiere — come egli stesso scrive su *Paese sera* del 16 dicembre 1981 — «per costruire catamarani veloci d'alto mare») nel 1975 intraprese, su richiesta della marina militare, lo studio di unità cacciamine. «Durante il 1975 — riferisce, difatti, l'amministratore delegato nella sua relazione annuale — l'*Intermarine* ha effettuato studi e ricerche sistematiche sulla vetroresina di uno speciale tipo di FRP (*Fiber Reinforced Plastic*) amagnetico-antishock; tale

attività è stata svolta a seguito di specifico interessamento dimostrato dalla Marina militare italiana per la realizzazione di cacciamine FRP». A quell'epoca, l'*Intermarine* non poteva vantare che modeste esperienze nel settore della nautica da diporto, avendo iniziato da pochissimo tempo l'attività produttiva (il 1973, come si legge nella relazione annuale dell'amministratore delegato della società, aveva visto «l'avvio, seppur in limitata misura, dell'operatività aziendale vera e propria». Inadeguate ad un impegno produttivo, quale quello imposto dalla costruzione dei cacciamine, erano le strutture del cantiere, che solo dopo la firma del contratto e grazie ai cospicui anticipi della marina militare si ristrutturerà, raggiungendo l'attuale efficienza. Ben a ragione, a questo proposito, alcuni parlamentari della Commissione difesa, in una recente interrogazione al ministro della difesa denunciavano come «le capacità produttive che la ditta *Intermarine* ha appositamente sviluppato» non preesistessero all'aggiudicazione della commessa, ma si fossero create "a seguito di grande provvidenzialità" nel farsi assegnare imponenti lavori a trattativa privata da parte della marina militare contro la concorrenza di 27 cantieri di chiara fama». Sproporzionate all'impegno erano pure le possibilità economiche del cantiere che, gravato da un'ipoteca per l'importo di un miliardo, chiudeva regolarmente in *deficit* tutti gli esercizi: lire 261.586.769 è la perdita d'esercizio nel 1973; lire 236.562.711 quella del 1974; lire 129.742.000 quella del 1975. Solo nel 1979, dopo la firma del contratto e la riscossione delle prime rate di pagamento da parte della marina militare, l'*Intermarine* chiude, per la prima volta, in attivo;

4) che, a parte la discutibile posizione economica e la scarsa esperienza sino ad allora maturata, l'*Intermarine* mai aveva costruito, all'epoca, cacciamine di alcun tipo (né per la verità, unità militari d'una qualche rilevanza). A tutt'oggi, del resto, non esiste in attività di servizio un solo cacciamine, prodotto dall'*Intermarine*. Sebbene sia scaduto da oltre un anno il

termine, previsto dal contratto, per la consegna della prima delle 4 unità commissionate dalla marina militare, questa unità è appena entrata in fase di allestimento e non se ne prevede il completamento prima del luglio 1982;

5) che la via seguita dalla marina militare per giungere alla firma del contratto di fornitura con l'*Intermarine* è, quanto meno singolare. Difatti, la marina militare iniziò, nel 1975, lo studio dell'unità collaborando con l'*Intermarine* nella messa a punto del progetto di cacciamine, mettendo a disposizione preziose esperienze, laboratori e personale. È singolare in proposito che personale della marina militare si è trasferito al cantiere. Ad esempio il signor Gianfranco Fantacci, espressamente indicato all'articolo 33 del contratto, tra i rappresentanti dell'*Intermarine*, delegati a riscuotere i mandati di pagamento relativi alla fornitura dei cacciamine, proviene dalla marina militare. Ancora la marina militare dopo aver persino avanzato, nel febbraio 1976, «la specifica richiesta d'offerta per 10 cacciamine in FRP» — come sta scritto nel bilancio della società — organizzò una ricerca di mercato tra i vari cantieri per l'elaborazione di un progetto di cacciamine in vetroresina. La gara, che chiaramente privilegiava l'*Intermarine* (la quale da oltre un anno, con la collaborazione della marina militare aveva iniziato lo studio di questo progetto) assegnava, per giunta, limiti di tempo tanto ristretti (il bando, a data 13 aprile 1976, fissava al 30 giugno dello stesso anno il termine per la presentazione del progetto!) che i concorrenti, nell'impossibilità di elaborare un progetto in tempi brevi, furono costretti a chiedere una proroga, ottenendo a stento una dilazione di 15 giorni (*sic.*: 15 giorni);

6) che le specifiche richieste dal bando di ricerca furono poi del tutto alterate dall'*Intermarine* nel corso della costruzione. Il dislocamento delle unità, ad esempio, indicato in circa 300 tonnellate nel bando di gara, è ora salito alle oltre 500 tonnellate del *Lerici*, primo dei 4 cac-

ciamine della classe «borghi marinari». La lunghezza, poi, è cresciuta di circa 5 metri ed altre caratteristiche sono state variate. Non a caso in sede d'esame del progetto di contratto da parte del comitato d'attuazione della legge navale (n. 57 del 23 marzo 1975), il rappresentante del Consiglio di Stato, dottor Napolitano, avanzò persino il dubbio che vi fosse stato un cambiamento del tipo di unità tanto difformi erano le caratteristiche del cacciamine dalle specifiche tecniche, descritte nel verbale di ricerca di mercato;

7) che, dopo la ricerca di mercato, la marina militare, con una procedura che non trova precedenti nella storia delle forniture navali militari, affidò all'*Intermarine* la costruzione di una fetta sperimentale di nave (un vero e proprio «Sarchiapone») da sottoporre a collaudi. Tale sconcertante procedura non solo pare in contrasto con le finalità della legge navale (voluta, è bene ricordarlo, per promuovere il rinnovamento del naviglio e non per finanziare sperimentazioni tecniche di cantieri privati) ma risulta, di fatto, iniqua per gli altri cantieri, che non hanno avuto la possibilità di costruire sezioni sperimentali di navi confrontando a parità di condizioni le qualità dei loro prodotti con quello *Intermarine*. Ben a proposito, il citato consigliere di Stato si chiese se l'indagine di mercato effettuata dalla direzione generale di Navalcostarmi riguardasse solo la fetta di cacciamine o l'unità completa!

Altri rilievi, in sede d'esame del progetto di contratto, furono fatti anche dal rappresentante della Corte dei conti, che lamentò «l'indeterminazione del prezzo, essendo stato fissato in contratto solo il prezzo limite» di 945 milioni. Prezzo limite che fu peraltro superato, essendosi poi versati all'*Intermarine* altri 126 milioni, quale revisione del prezzo sulla fornitura;

8) che, a seguito delle prove fatte sulla fantasiosa «fetta» di nave la marina militare decise di affidare all'*Intermarine* la costruzione delle quattro unità riser-

vandosi pure un'opzione per altre due. È appena il caso di sottolineare, a questo proposito, che le prove condotte su una «sezione» di nave non potevano, in alcun modo, essere ritenute conclusive, nulla potendo dire sulle effettive caratteristiche tecnico-operative della nave finita. L'uso della vetroresina in unità sottoposte al rischio di gravi danneggiamenti, conseguenti a scoppi di mine, come quelle commesse all'*Intermarine*, presenta, infatti, due aspetti: uno prettamente ingegneristico, nella fase di produzione e di manutenzione, l'altro di carattere puramente militare, nei confronti delle capacità di resistenza alle offese nemiche. Incidenti sul lavoro per i cacciamine sono una possibilità che va ben tenuta presente nell'effettuare la scelta del materiale, dato che danneggiamenti anche considerevoli (purché non compromettano le capacità di navigazione della nave) portano ad una impostazione degli interventi di restauro del tutto diversa secondo che lo scafo sia in vetroresina o in metallo amagnetico o legno. Il lavoro per lo scafo in vetroresina è senza dubbio più oneroso, in quanto le difficoltà che nascono per ripristinare la continuità del guscio, sul quale si basa la resistenza strutturale della nave, sono assai notevoli. Sarà infatti, molto oneroso e in molti casi assolutamente impossibile il ripristino dell'ordito della vetroresina, con un intervento che dovrà necessariamente effettuarsi all'interno e con il grosso svantaggio di dover smantellare tutto il *furnishing* della barca nella zona interessata, dopo aver ovviamente realizzato all'interno un'incastellatura per la base portante della resina. Inoltre il ripristino della resistenza meccanica non potrà essere garantito se non a prezzo di un surdimensionamento della struttura nella parte riparata. Tutto ciò, ovviamente, potrà essere attuato solo in cantieri specializzati (assai difficilmente quindi negli arsenali militari!) e per gli interventi di maggior impegno, solo in quelli di produzione, dove il *know-how* sulla resina impiegata in fase realizzativa è senz'altro più attendibile. Da quanto sopra consegue che, in caso di necessità di un aumento di

produzione o di attribuzione a diversi cantieri dell'incarico dell'opera, si determineranno notevoli aggravii di costi ed una non facile indagine per accertarsi che le tecnologie ed i risultati ottenuti dai diversi produttori siano allineati e rispettino le specifiche del progetto. Questa è, senza dubbio, una questione difficilmente definibile con sistemi di tipo classico del controllo di qualità, per il fatto che le caratteristiche del materiale della struttura, nel caso della vetroresina, si concretizzano solo ad opera finita e, quindi, il saggio sullo *stock* è impossibile. Occorre, inoltre, tener presente che i diversi cantieri dovranno, comunque, per le riparazioni maggiori, essere forniti degli stampi, necessari alla realizzazione dei gusci; il che comporterà senza ombra di dubbio, un aumento degli investimenti di impianto, che si riverserà sul costo dell'unità prodotta. In campo aeronautico, l'ente governativo di controllo degli aeromobili, il registro aeronautico italiano, non accetta la costruzione di elementi strutturali in resina se non con notevoli aggravii nei controlli e nelle prove di valutazione, proprio per la scarsa affidabilità del prodotto e la intrinseca difficoltà di accertamento delle sue caratteristiche meccaniche di partenza. Ovviamente, lo scafo in metallo smagnetizzato non presenta alcuno degli svantaggi sopra ricordati per gli scafi in vetroresina. Infatti, la semplicità degli interventi di riparazione sulle lamiere, la facile reperibilità di cantieri affidabili, la possibilità di avere un prodotto finito di qualità costante, previo naturalmente il solo rispetto dei disegni costruttivi, la possibilità di un controllo efficace del materiale di base, fanno dello scafo metallico, allo stato attuale dell'arte, con le nuove tecniche di smagnetizzazione e di compensazione dei campi magnetici un prodotto altamente competitivo e il più adatto per quanto riguarda la resistenza all'offesa; peculiarità che, comunque, un natante militare deve possedere sempre, nel rispetto di un equilibrato rapporto costo-efficacia. Per quanto concerne offese di tipo convenzionale, in nessuno dei due

casi (scafo in vetroresina o scafo metallico) potrà essere garantita la resistenza all'attacco di missili o cannoni perché, nei confronti di questo attacco, i due scafi sono praticamente equivalenti. Certo è, però che per eventuali incendi a bordo lo scafo metallico offre una capacità di sopravvivenza maggiore, derivante dal fatto che la vetroresina, anche se autoestinguente, perde subito le caratteristiche meccaniche di resistenza, se sottoposta ad un incremento di temperatura. Per quanto riguarda gli effetti derivanti dalle esplosioni nucleari (tutte le navi militari devono essere progettate per poter operare in situazione atomica) non considerando l'onda d'urto, il fenomeno dell'impulso elettromagnetico (EMP) trova lo scafo metallico senza dubbio più idoneo a resistere. Infatti l'arco che si verrebbe ad innescare tra le nubi ionizzate e lo scafo metallico non ha possibilità di penetrare all'interno, per effetto della gabbia di Farady, determinato dallo scafo stesso.

Le esplosioni nucleari, difatti, provocano campi elettrici ed elettromagnetici di grandissima intensità, dovuti alla ionizzazione dell'atmosfera circostante la zona in cui s'è avuta l'esplosione. Questo determina l'innescarsi di fenomeni paragonabili al fulmine, ma di intensità enormemente maggiore; fenomeni che si differenziano, inoltre, per il fatto che, nel caso del fulmine, siamo di fronte a manifestazioni per lo più di tipo statico; mentre per l'esplosione nucleare l'energia dei campi induce correnti ad alta intensità e voltaggio nei conduttori legati agli apparati elettronici, provocandone il danneggiamento. Tutto ciò non può essere assolutamente schermato da uno scafo in vetroresina, in quanto completamente «trasparente» a questi fenomeni, mentre ciò è possibile — per quanto s'è detto — con uno scafo metallico. Inoltre, per lo scafo in vetroresina (materiale non conduttore) fenomeni di scarica porterebbero nella zona d'ingresso un surriscaldamento con fusione del materiale e conseguente grave danneggiamento, che potrebbe determinare perfino la perdita del natante. Ancora, per quanto concerne la protezione

dai disturbi di radiofrequenza, è chiara la maggiore protezione degli apparati elettronici. Infatti solo una schermatura metallica (oltre a sistemi di filtraggio elettronico sugli apparati) può ridurre le interferenze, che uno scafo in vetroresina avrebbero accesso incontrastato. Risulta chiaramente, da quanto sopra ricordato, la necessità di valutare con prove: la costanza della resistenza meccanica di pannelli in vetroresina, eseguiti da diversi centri qualificati in base a diverse specifiche; la resistenza meccanica in funzione della temperatura; la resistenza sotto scariche elettriche di elevatissima intensità; il costo della manutenzione e l'affidabilità. Tutte queste prove, invece, non risulta da alcun documento ufficiale a conoscenza dell'interrogante che furono fatte e la fetta di nave fu, soprattutto, sottoposta ad esplosioni, per verificare la resistenza del materiale alle sollecitazioni, originate da esplosioni subacquee. Quand'anche questa fosse risultata — come si sostiene — eccezionale, poco significherebbe, dal momento che (come si diceva sopra) ben altre sono le valutazioni da farsi per una corretta scelta del tipo di unità e di progetto. Quanto sopra tenendo anche conto del fatto che un'eccessiva resistenza alle esplosioni può rivelarsi una trappola mortale per l'equipaggio: è infatti preferibile che parte delle strutture cedano piuttosto che sottoporre gli uomini al pericolo dell'urto esaltato dalla resistenza strutturale. Desta perciò enorme perplessità che la marina militare abbia di fatto ordinato ben sei cacciamine in vetroresina «a scatola chiusa», senza cioè aver collaudato le effettive qualità di questi tipi di imbarcazione; laddove una elementare cautela (doverosa, quando si spende pubblico denaro) avrebbe dovuto consigliare, al più, l'acquisto d'una unità subordinando altri ordini alla verifica, in attività di servizio delle caratteristiche della prima. Anche perché non è affatto dimostrata la superiorità di cacciamine in vetroresina su cacciamine costruiti con altri materiali. Paesi assai più evoluti tecnologicamente (USA, URSS, Giappone) costruiscono cacciamine in legno o in ac-

ciaio smagnetizzato od adottano diverse tecniche e mezzi: lo sminamento delle acque vietnamite, ad esempio, fu fatto dagli USA con largo impiego di elicotteri; ed elicotteri che rimorchiano a distanza di sicurezza un ecogoniometro sono oggi largamente usati. La frettosità con la quale si è intrapresa una via, che potrebbe rivelare gravi carenze e vanificando un imponente sforzo economico desta quindi non poche perplessità. Occorre infine tener presente un problema che riguarda la salute degli operai che lavorano nel settore della vetroresina e i casi di affezioni specie all'apparato digerente che possono prodursi a causa della presenza dello stirene. L'assunzione di questa sostanza produce effetti la cui natura non è stata ancora del tutto chiarita;

9) che diversi mesi prima che il comitato d'attuazione della legge navale si riunisse per prendere in esame il progetto di contratto, già l'ammiraglio Torrisi, allora capo di stato maggiore della marina, assicurava che l'*Intermarine* avrebbe ottenuto la commessa: «Entro la fine dell'anno — scriveva — si concluderà la trattativa con l'*Intermarine*». Difatti, nel dicembre 1977 il comitato approvò il progetto di contratto, poi firmato il 7 gennaio 1978 dall'ammiraglio Dario Paglia; dallo stesso ufficiale, cioè, che poco prima aveva presentato le dimissioni dall'incarico di direttore generale di Navalcostarmi, a seguito della nomina di una commissione d'indagine, istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale del suo ufficio;

10) che all'epoca della firma del contratto, l'*Intermarine* non disponeva delle strutture necessarie per far fronte ad una fornitura di tale importanza. Solo nell'estate 1979 (oltre un anno e mezzo, cioè, dopo l'affidamento della commessa) la ditta iniziò i lavori di ristrutturazione del cantiere. A patto di grossolane violazioni delle leggi urbanistiche e disattenzione nello spirito come nella lettera delle rigide condizioni di salvaguardia ambientale, imposte dalla regione nel concedere la sanatoria, l'*Intermarine* scavò un ba-

cino di carenaggio che, correndo all'interno del cantiere, sfocia sull'argine del Magra, dove si raccorda con un bacino di varo, pure abusivamente scavato. Va precisato, a questo proposito, che nell'aprile 1978 la regione concedendo l'autorizzazione preventiva ad attuare una variante di PRG (piano regolatore) che, trasformando la destinazione d'uso di Cà del Sale da turistico-agricola ad industriale, sanava di fatto la posizione del cantiere, aveva condizionato l'autorizzazione al rispetto di particolari cautele, atte a salvaguardare l'ambiente. Tra l'altro si dovevano adottare «gli opportuni accorgimenti tecnici e normativi — sia diretti sia indiretti — indispensabili per garantire la tutela dell'ambiente fluviale anche dalla emissione di fluidi, sostanze e rumori nonché da ogni altro inconveniente provocato dall'attività produttiva in una zona di valore paesaggistico e naturale». Lo scavo d'un canalone, lungo circa 200 metri, largo 10 e profondo sino a 8 metri, nonché d'un bacino proprio sull'argine, furono la risposta dell'*Intermarine* alle preoccupazioni ambientali della regione. Tra feroci polemiche il comune di Sarzana rilasciò le concessioni edilizie necessarie affermando (ma su quali basi!) che tali opere costituiscono lavori di ordinaria manutenzione del cantiere. Unica raccomandazione fatta: che il manufatto esterno al capannone dovesse essere colorato con ossidi da concordare in sede esecutiva con la commissione edilizia! La concessione edilizia porta la data del 29 maggio 1979, mentre il decreto n. 813 della giunta regionale ligure, che approva la sanatoria, è del 12 giugno successivo. A quella data, inoltre, non era stata stipulata la convenzione tra comune di Sarzana ed *Intermarine* e altri cantieri coinvolti nella variante; convenzione che sarà discussa in consiglio comunale (e duramente contestata dalle opposizioni) nella seduta del 14 marzo 1980 e perfezionata nel 1981. I fatti vengono denunciati, alla pretura di Sarzana ed alla Regione Liguria, invitata ad avvalersi dei suoi poteri di sostituzione nei confronti degli atti amministrativi contestati: il che non avviene. A

tutt'oggi non risulta anzi che si sia ancora preso alcun provvedimento;

11) che il cantiere *Intermarine* sorge sul fiume Magra, a monte del viadotto sulla strada statale 432, al chilometro 5+500, in prossimità della foce; viadotto, peraltro, costruito sul finire degli anni '60 e, quindi, di molto preesistente all'insediamento del cantiere. Poiché il ponte è alto circa 6 metri, mentre i cacciamine hanno un'altezza di circa 13 metri sul pelo dell'acqua, è evidente che queste unità non possono, qualora si voglia farle passare «tutte intere», giungere al mare per via d'acqua. Il discorso è del tutto diverso invece se si mira a far passare separatamente lo scafo dalle sovrastrutture che possono essere «assicurate» allo scafo dopo il passaggio, in altro cantiere o arsenale. Esistono del resto anche altre soluzioni al problema del trasporto delle navi (soluzioni sulle quali si tornerà più avanti). L'*Intermarine* viene quindi ad agire come cavallo di Troia della speculazione che, attraverso il ponte, punta a raggiungere le aree della Val di Magra. È appena il caso di sottolineare che sia L'*Intermarine* sia la marina militare ben conoscevano, all'atto della firma del contratto, le dimensioni dei cacciamine come pure del ponte; né ignoravano che l'apertura del ponte, all'epoca dell'affidamento della commessa, ancora non aveva ottenuto le necessarie concessioni edilizie (che non ci sono neppure oggi) ed il consenso degli enti e delle autorità competenti. Il contratto di fornitura, d'altra parte, non prevede nel suo articolato alcuna clausola relativa all'eventuale apertura del ponte. Se davvero — come sostiene l'*Intermarine* — non esistesse alcun altro mezzo per portare al mare i cacciamine che l'apertura del ponte, allora la marina militare avrebbe commesso un'incredibile leggerezza affidando la commessa ad una ditta non in grado di onorare l'impegno ed ingannando persino la Corte dei Conti, che mai avrebbe potuto approvare il contratto conoscendo il problema del ponte e sapendo che non esistevano i permessi necessari all'apertura;

12) che l'*Intermarine*, al fine di aprire

il ponte per farvi passare navi di dimensioni superiori a quelle sino ad allora prodotte, chiede nel dicembre 1976 alla direzione compartimentale ANAS di Genova il permesso di trasformare una campata rendendola girevole. La domanda, presentata il 16 dicembre, fu accolta il 24 dello stesso mese, alla vigilia di Natale. A tempo di *record* (in poco più di una settimana) la direzione compartimentale concede il permesso e — all'insaputa di tutti, persino degli enti e delle autorità competenti, trascurando persino di pubblicizzare gli atti a norma di legge — stipula con l'*Intermarine* una «convenzione in ordine alla costruzione di una campata apribile del ponte sul fiume Magra al chilometro 5+500 della strada statale 432 della Bocca di Magra al fine di consentire la navigazione fluviale a natanti di maggiori dimensioni». La procedura seguita tradisce intanto una certa fretteolosità; tra l'altro in una lettera indirizzata al capo cantoniere dell'ANAS, la direzione compartimentale si preoccupava di avvertire che «se in corrispondenza dei lavori, oggetto della presente autorizzazione, trovasi interrato il cavo coassiale, l'*Intermarine* dovrà munirsi del nullaosta dell'ispettorato di zona dell'azienda di Stato per i servizi telefonici. (Certo, in una sola settimana, non c'era il tempo di controllare che cosa passasse sotto il ponte!). Allucinante si può definire il contenuto della convenzione. L'articolo 9, ad esempio, stabilisce che «il sollevamento della campata mobile per il tramite dei natanti sarà effettuato una volta alla settimana per un tempo a discrezione dell'*Intermarine*... Per altre necessità contingenti di transiti per conto dell'*Intermarine*, il sollevamento della campata mobile sarà espressamente autorizzato dall'ANAS su esclusiva richiesta dell'*Intermarine*. Le parti si riservano inoltre di esaminare e concordare nell'ambito delle esigenze turistiche della zona la possibilità di stabilire più frequenti aperture della campata mobile del ponte».

L'articolo 10, poi, recita: «L'*Intermarine* SpA, unica titolare della autorizzazione di cui alla presente convenzione,

rimarrà la sola avente diritto in via esclusiva alla movimentazione della campata in acciaio». In altri termini non solo si regala ad una ditta privata (per di più neppure italiana all'atto della nascita) un bene pubblico quale è appunto il ponte della Colombiera, perché ne disponga come meglio crede. Ma si concede anche all'*Intermarine* il diritto di riscuotere — qualora lo desideri — pedaggi per il transito: solo per i suoi natanti e per quelli che transitino «per conto dell'*Intermarine*» si potrà — difatti — aprire la campata! Non è chiaro, poi, come le spese necessarie per la trasformazione del ponte possano essere sostenute dall'*Intermarine*, secondo l'articolo 3 della convenzione quando le «Norme per l'esecuzione delle opere pubbliche» prescrivono chiaramente — come del resto rilevavano in una loro interrogazione gli onorevoli Melini e Bonino — che queste devono essere eseguite a carico dello Stato, secondo una precisa normativa, in base a progetti compilati dall'ufficio del genio civile o da altri uffici tecnici governativi. D'altra parte l'articolo 49 della legge istitutiva dell'ANAS afferma in modo inequivocabile che «l'approvazione di progetti da parte del ministro equivale a dichiarazione di pubblica utilità dell'opera». Sono fatti che forse non desterebbero — come già l'interrogante ha detto in un intervento alla Camera — meraviglia nella repubblica di Pulcinella, ma in quella italiana — almeno per ora — sì. Non è chiaro, inoltre, come si possa affidare ad una ditta privata la progettazione, l'esecuzione, persino il collaudo (l'ingegnere incaricato del collaudo, secondo l'articolo 10 della convenzione — che, per altro, non specifica le modalità del collaudo — sarà pagato dall'*Intermarine*) nonché la manutenzione ed il finanziamento dell'opera. Addirittura irrisoria è, ancora, la fidejussione bancaria, prestata dall'*Intermarine* all'ANAS quale cauzione per «eventuali danni che si verificassero»: appena 30 milioni per un ponte, che riveste grandissima importanza per le comunicazioni tra Liguria e Toscana e che, soprattutto in periodo estivo, è percorso giornal-

mente da forti correnti di traffico, stante lo sviluppo turistico della zona! È il caso di precisare, a questo riguardo, il rischio di un crollo del ponte, in conseguenza dei lavori di trasformazione della campata e dello stress determinato da frequenti sollevamenti della campata (e già s'è visto che, solo per le esigenze dell'*Intermarine*, la convenzione prevede un'apertura settimanale: tenendo conto del fatto che nei dintorni operano altri cantieri navali, che pure potrebbero richiedere di usufruire della possibilità di sollevare la campata, non è difficile prevedere aperture assai frequenti). Risulta, infatti, da risposte fornite dal ministro dei lavori pubblici ad alcune interrogazioni dello stesso interrogante in merito, che le condizioni del ponte non sono più tranquillizzanti. Intanto, il ponte, costruito a cura dell'amministrazione provinciale di La Spezia tra il 1958 ed il 1960 (quando cioè la strada era ancora classificata provinciale) e poi passato in gestione all'ANAS dopo la statizzazione della strada, non fu realizzato secondo le previsioni di progetto. Infatti — scrive il ministro — la lunghezza del manufatto, che doveva risultare di circa 300 metri, è stata ridotta alla metà (154,40 metri), determinando in tal modo una sezione di deflusso del fiume Magra notevolmente inferiore a quella necessaria per lo smaltimento delle prevedibili portate di piena. Il manufatto così costruito aveva, pertanto, carattere di provvisorietà, in quanto l'amministrazione provinciale di La Spezia, con delibera n. 1151 del 6 luglio 1960, si era impegnata ad eseguire al più presto le indispensabili opere di completamento. L'attuale ponte, costituito da 5 luci e travate in cemento armato, doveva essere ampliato anche secondo il genio civile di La Spezia, che segnalò alla direzione compartimentale ANAS «la necessità dell'ampliamento del ponte al fine di aumentare il deflusso idrico per evitare allagamenti degli insediamenti a monte». Risulta, infine, che si siano di recente constatati scalzamenti dei pali di talune fondazioni del ponte esistente; scalzamenti conseguenti alle notevoli escavazioni di inerti dall'alveo, ivi ef-

fettuate. L'ANAS ha già eseguito — scrive ancora il ministro Nicolazzi — lavori di sottofondazione di talune pile, «che verranno quanto prima estesi alle restanti»;

13) che, sempre in merito alla convenzione ANAS-*Intermarine* per l'apertura del ponte, v'è da segnalare che l'ANAS, dopo aver stipulato la convenzione ed avere registrato l'atto, successivamente negava d'aver mai concesso alcun permesso del genere.

Rispondendo ad una richiesta di informazioni sul caso, rivolta dalla capitaneria di porto di La Spezia — che ai sensi dell'articolo 55 del codice della navigazione, diffidava dal «metter mano a qualsiasi lavoro senza il nulla-osta dell'amministrazione della marina mercantile» — l'ANAS (compartimento della viabilità per la Liguria) «ha risposto in data 4 dicembre 1978 con foglio n. 16444 che nessuna autorizzazione era stata data al riguardo». Alla data della lettera, quindi (2 anni dopo la stipula della convenzione) l'ANAS non aveva ancora informato neppure la capitaneria di porto. Il provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Liguria, a sua volta, in una lettera del 9 gennaio 1979, comunicava che «a tutt'oggi nessuna richiesta di autorizzazione a modificare l'attuale struttura del ponte della Colombiera sul fiume Magra è pervenuta a questo istituto, né da parte dell'ANAS né da società private». Queste testimonianze contraddittorie indussero «Italia Nostra» a denunciare i fatti alla procura di Genova che decise di formalizzare la istruttoria, sequestrando presso il compartimento ANAS di Genova tutti gli atti ed i documenti relativi alla convenzione; inviando nel contempo comunicazione giudiziaria all'ingegner E. de Bernardis, ex capo del compartimento, nel frattempo trasferito altrove, ipotizzando al suo carico il reato di «interesse privato in atti d'ufficio». L'iniziativa giudiziaria sospese l'attuazione della convenzione ed indusse, probabilmente l'ANAS a rivalutare l'intera questione, cosicché il 27 gennaio 1982 il Consiglio di amministrazione dell'azienda, accogliendo una proposta avanzata dal nuovo dirigente del compar-

timento di Genova, deliberò, con voto n. 74, la revoca della convenzione n. 16554, stipulata il 24 dicembre 1976 con la *Intermarine*. La vicenda, però, non si conclude, essendo ancora pendente, presso la procura di Genova, il procedimento giudiziario e, soprattutto, non essendosi ancora risolto il problema del trasporto dei cacciamine. Problema che l'*Intermarine* — incurante di tutte queste complicazioni, delle iniziative della magistratura e delle tensioni sociali create, e trascurando altre possibilità — conta di risolvere esercitando continue pressioni, attraverso organizzazioni sindacali e rappresentanze industriali, sul ministero dei lavori pubblici perché non attui il deliberato del consiglio di amministrazione dell'ANAS e dia attuazione alla feudale convenzione del 1976;

14) che l'apertura del ponte non solo è oggettivamente rischiosa per i fatti in precedenza ricordati (tra l'altro non si è potuto stabilire se il ponte, a suo tempo, sia stato collaudato e se, in ogni caso, le risultanze collaudali consentano l'effettuazione dei lavori di trasformazione) ma è fortemente avversata da larghi strati delle popolazioni della provincia di La Spezia e di Massa Carrara, che temono per le sorti del fiume. L'apertura del ponte, infatti, innescherebbe un processo d'industrializzazione del basso corso del Magra — destinato, da tutti i piani previsionali per un corretto uso del territorio, elaborati dall'ILRES e dalla TECNE, ad ospitare solo turismo ed agricoltura; vocazioni per altro ripetutamente violate da insediamenti cantieristici sulle rive — che in breve porterebbe alla creazione d'un canale navigabile, al servizio del porto di La Spezia, gli scarichi industriali ed i dragaggi, necessari per assicurare la navigabilità in un fiume, che ha bassi fondali, aggreddendo un corso d'acqua, già minato da selvagge escavazioni, porterebbero all'inquinamento del Magra ed alla risalita del cuneo salino lungo la falda, che alimenta gli acquedotti delle due province. I continui dragaggi, conseguenti all'asservimento del fiume ad interessi industriali, impedirebbero inoltre il ripasci-

mento delle spiagge del vicino litorale apuano-versiliese, già minacciate da notevoli fenomeni di erosione, creando danni incalcolabili alle attività turistiche, principale risorsa economica della zona.

L'apertura del ponte, inoltre causerebbe seri problemi per il fatto che sul viadotto hanno sede le condutture dell'acqua, del metano, della luce e del telefono, che assicurano i collegamenti tra le due rive.

Collegamenti che, ovviamente, non possono essere interrotti ogni qual volta l'*Intermarine* decidesse di sollevare la campata e che imporrebbero, di conseguenza, l'interramento di tutte le condutture nell'alveo del Magra, sotto il ponte. Questa soluzione, però, non è scevra da inconvenienti, dal momento che l'interramento in alveo richiederebbe scavi a notevoli profondità (per essere al sicuro da eventuali dragaggi dei fondali, le condutture non possono essere interrato a scarse profondità, dove la prima nave d'un certo pescaggio, «arando» sul fondale, la danneggerebbe) che rovinerebbero la falda, causando quei fenomeni di risalita del cuneo salino dianzi accennati. Né va trascurato il fatto che tali opere, di grande impegno e di non inferiore dispendiosità, dovrebbero essere finanziate dai contribuenti, ancora una volta chiamati a pagare di tasca propria errori altrui. Per questi motivi enti, associazioni e cittadini hanno chiaramente manifestato la loro opposizione al progetto di trasformazione della campata. Oltre 6.000 cittadini, ad esempio, in due soli mesi, firmarono nel 1978 una petizione contro l'apertura del ponte e contro l'industrializzazione della Valdimagra: col senatore Giovanni Spadolini, anche Eugenio Montale, Mario Soldati, Giulio Einaudi, Franco Fortini, Vittorio Sereni, Piero Chiara, Valentino Bompiani, Anna Banti, e molti altri illustri esponenti della cultura figurano tra questi.

Interi consigli comunali (quello di Carrara, ad esempio, per ben due volte, all'unanimità, ha approvato una delibera contro l'apertura del ponte), organizzazioni sindacali, rappresentanze di cate-

goria (operatori turistici, pescatori, eccetera) appoggiano, da oltre quattro anni, la tenace opposizione delle associazioni ecologiche;

15) che il contratto di fornitura con l'*Intermarine* non fu stipulato dopo un pubblico appalto-concorso, ma a trattativa privata. E se è vero che l'articolo 2 della legge n. 57 del 22 marzo 1975 (legge promozionale per la marina) consente il ricorso alla trattativa privata, è parimenti vero che si premura di precisare che tale facoltà deve riguardare «enti, società ed imprese, che abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia». In questo caso è fuor di dubbio che l'*Intermarine* non rispondeva a questi requisiti, né nel 1975 (allorché la marina militare ordinò lo studio di un'unità cacciamine), né nel 1978, allorché fu firmato il contratto, e neppure successivamente, poiché solo di recente il cantiere ha raggiunto l'attuale capacità produttiva. Nel 1975, come pure nel 1978 e nel 1979, invece si trovava ancora in posizione d'abusivismo edilizio, non disponeva delle necessarie strutture e dei necessari mezzi produttivi e non poteva, in ogni caso, vantare «particolare competenza» nella costruzione di cacciamine (dei quali, si ripete, a tutt'oggi, non è ancora completamente realizzato neppure un esemplare). Inoltre non disponeva di tutti i permessi necessari per aprire il ponte. È opportuno precisare, a questo proposito, che le concessioni edilizie del comune di Ameglia, non ancora rilasciate oggi (aprile 1982) (anzi il sindaco è stato diffidato, anche di recente, dall'ANAS dal far ciò) non potevano certo esserci nel 1978.

Non si comprende, perciò, come la marina militare abbia potuto trascurare di accertare se il cantiere fosse o meno in grado di costruire e consegnare le navi prima di firmare il contratto; ed abbia, per giunta, taciuto per tutti questi anni, incurante delle polemiche, delle tensioni sociali e dell'impopolarità derivante da questa vicenda.

Quanto all'opportunità del ricorso alla trattativa privata per forniture militari di

questo tipo, in aggiunta alle riserve già fatte sarà opportuno citare l'opinione del magistrato della Corte dei conti che, esaminando il progetto di contratto per la «Fornitura di 4 sistemi di identificazione e neutralizzazione mine denominati MIN 77 da installare a bordo dei cacciamine» preso in considerazione dal comitato di attuazione della legge navale nella seduta del 12 luglio 1979, espresse la propria riserva per la procedura formale seguita. A parere del magistrato sussistevano, difatti, «le condizioni perché fosse bandito un appalto-concorso in luogo della indagine di mercato effettuata dall'amministrazione militare». Non ritenendo «pienamente pertinenti le giustificazioni avanzate a sostegno della procedura adottata» si astenne — in segno di dissenso — dalla pronuncia sul contratto in esame.

Lo stesso magistrato, nella stessa seduta, a proposito di altro progetto di contratto (n. 10 di Navalcostarmi: «Progettazione e fornitura di n. 6 coppie di unità di interfaccia Dardo (UIL) per fregate A/S. ditta Selenia di Roma) chiese di conoscere «come è stato possibile da parte dell'Amministrazione congruire il costo della stessa e anche la progettazione dei lavori da eseguire». Queste considerazioni del magistrato della Corte dei conti possono essere trasferite, senza alcuna riserva, al caso *Intermarine*. Anche in questo caso, difatti, la stessa ditta che ha presentato il progetto, dovrà costruire le unità, fissando quindi i prezzi. In assenza di un appalto-concorso, poi, è venuta meno la possibilità d'un raffronto tra i preventivi di spesa ed i progetti di varie ditte, sicché l'amministrazione si è privata dell'opportunità di accertare la congruità delle richieste dell'*Intermarine*. Né va scordato che, in genere, una vera gara d'appalto mettendo in competizione tra loro varie ditte, consente di esercitare un'azione calmieratrice sui prezzi; azione che, evidentemente, vien meno quando si ricorre a trattativa privata;

16) che oggetto della fornitura, secondo l'articolo 2 del contratto, non sono i quattro cacciamine, ma anche le cosiddette «Provviste non ricorrenti», com-

preendenti anche «il progetto e gli stampi delle navi». Progetto e stampi che, però, resteranno all'*Intermarine*, che potrà usarli per la costruzione di altre unità di quel tipo, corrispondendo alla amministrazione militare un diritto di *redevance* (rivalsa) nella misura massima del 3 per cento del prezzo globale definitivo di ciascuna nave. A parte l'ovvia constatazione che questa clausola — che consente di fatto l'esportazione come è avvenuto con la commessa di 4 unità da parte della Malaysia delle unità, anche in paesi non appartenenti al nostro schieramento difensivo — pare in contrasto con l'articolo 36 dello stesso contratto, che richiama la ditta costruttrice al rispetto del «segreto di Stato» (Le costruzioni oggetto del presente contratto riguardano la preparazione della marina militare e rientrano quindi — recita l'articolo 36 sopra citato — nella materia di cui, nell'interesse della sicurezza di Stato, deve intendersi vietata la divulgazione di qualsiasi notizia ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 11 luglio 1941, n. 1161, e, quindi, la ditta dovrà attenersi a quanto stabilito nell'appendice segreta intitolata: «Tutela del segreto di Stato» che, firmata dalla ditta stessa, fa parte integrante del presente contratto, quantunque non allegata, ma conservata presso il Ministero della difesa-Navalcostarmi). C'è pure da osservare che la marina militare con questo contratto non solo acquista stampi, che poi resteranno in uso all'*Intermarine*, ma — dopo aver finanziato, sin dal 1975, studi, ricerche e costosissime prove (ad esempio quelle sulla fetta di cacciamine, costata oltre un miliardo) — viene poi a pagare una seconda volta il progetto di nave, che diverrà *know-how* della società. (Né va dimenticata l'esigenza, prima segnalata, che gli stampi siano disponibili là dove debbono essere eseguite riparazioni);

17) che il costo della fornitura, indicato in lire 64.072.057.000 per i quattro cacciamine in FRP dell'*Intermarine*, ai quali dovevano aggiungersi circa 8 miliardi per i sistemi d'arma, sale, secondo l'allegato n. 32 allo stato di previsione di

spesa per l'anno finanziario 1982, ad oltre 141 miliardi. Né si comprendono le ragioni d'un tale aumento (che raddoppia quasi l'importo di circa 72 miliardi, originariamente indicato) dal momento che il citato bilancio indica in lire 64.072.000.000 il costo delle sole piattaforme, da completarsi con non meglio definiti «sistemi di combattimento» del costo di lire 77 miliardi e 95 milioni; laddove i bilanci degli anni precedenti si riferivano ad «unità complete» e recavano importi di spesa assai inferiori. In tal modo, non solo non si possono correlare gli impegni di spesa previsti negli anni precedenti con quelli iscritti a bilancio per il 1982, ma non si può neppure comprendere la ragione d'un aumento di costi di tale entità. Costi che, peraltro, sono destinati a crescere ancora per il meccanismo di revisione dei prezzi, che pare premiare le inadempienze del fornitore, assorbendo largamente, ad esempio, le penali maturate per i ritardi nella consegna delle unità.

Un ritardo di 15 mesi sulla consegna della prima unità — che doveva avvenire entro 1.050 giorni solari dalla registrazione del contratto (avvenuta nel giugno 1978) e cioè entro aprile 1981 — porterà, alla data di reale consegna (probabilmente luglio 1982) ad una penale di circa 500 milioni, dal momento che l'articolo 23 prevede, per ritardi nell'approntamento delle navi alle prove:

lire 150.000 per ogni giorno di ritardo durante il primo mese;

lire 300.000 per ogni giorno di ritardo durante il secondo mese;

lire 600.000 per ogni giorno di ritardo durante il terzo mese;

lire 1.200.000 per ogni giorno di ritardo durante il quarto mese.

Di fronte a queste ridicolmente modeste penali si ha la realtà di un meccanismo di revisione prezzi che, solo per il 1982, determina un esborso di altri 38 miliardi da parte dello Stato. Diviene, in tal modo, più conveniente per la ditta produttrice non consegnare le unità, la-

sciando maturare cospicue revisioni prezzi (appena intaccate da eventuali penali) anziché consegnare le unità ai termini contrattuali;

18) che l'*Intermarine*, appena firmato il contratto, riscosse un'anticipazione pari a circa il 25 per cento dell'importo dell'intera fornitura. Continuò, poi, a riscuotere anticipazioni, corrisposte a titolo di «avanzamento lavori», di cui occorre verificare la giustificazione. Dall'allegato n. 32 allo stato di previsione della spesa per l'anno 1980, contenente la relazione del comitato d'attuazione della legge navale per il periodo 16 agosto 1978-15 agosto 1979, si apprende che in tale periodo l'avanzamento dell'opera (cioè della fornitura dei 4 cacciamine) è valutato nella misura dell'8 per cento. Poiché l'esecuzione dell'intera opera corrisponde ad una percentuale del 100 per cento, l'ultimazione di ogni cacciamine comporta una percentuale d'avanzamento del 25 per cento. L'8 per cento dovrebbe, perciò, corrispondere ad un cacciamine che si trova ad 1/3 circa della costruzione, il che non era assolutamente realizzato a quell'epoca. L'*Intermarine*, infatti, nell'agosto 1979 non aveva ancora costruito né il bacino di varo, né la trincea, al cui interno avviene la lavorazione dei cacciamine; né aveva ancora gli stampi, che le saranno consegnati solo nel dicembre 1978. Parimenti cervellotica è la data di «inizio opera», indicata, nello stesso luogo, al 27 giugno 1978: a quella data, difatti, l'*Intermarine* non aveva neppure avuto i permessi di ristrutturazione del cantiere;

19) che l'*Intermarine* costruisce solo lo scafo dei cacciamine, riunendo 17 pezzi stampati in fibra di vetro Feltromas IF 1400 e IF 1900 della Balzaretto Modigliani, e ricorre, per le altre forniture, alle seguenti ditte: «Grandi Motori Trieste», per il motore termico principale; «Franco Tosi» di Legnano, per l'elica, la linea d'assi, il riduttore; «Breda Isotta Fraschini» di Saronno, per i motori termici ausiliari; «Riva Calzoni» di Bologna, per i propulsori ausiliari; «Gavazzi» di Bolo-

gna, per gli impianti di automazione; «INMA» di La Spezia, per gli stampi dello scafo; «IFEM» di La Spezia, per gli impianti elettrici e per gli impianti di *de-gaussing*; «ATISA» di Milano, per gli impianti di condizionamento, ventilazione ed estrazione e per i frigoriferi principali; «Cantieri navali riuniti» di Genova, per i telegrafi di macchina, per argani e verricelli; «Eletropir» di Genova per i telegrafi di macchina, indicatori di giri, indicatori angoli di barra, avvisatori antincendio e acqua di barra, avvisatori antincendio e acqua in sentina; «OC₂» di Milano, per impianti fissi e mobili antincendio; «Garbarine» di Acqui, per le pompe dell'apparato motore, scafo, antincendio; «Signani» di La Spezia per l'arredamento e l'allestimento; «Thompson» Francia, per la stazione di smagnetizzazione. La ditta *Intermarine* che cura la costruzione del solo scafo in vetroresina, che copre appena 2 o 3 decimi del costo dell'intera fornitura, vien così promossa al ruolo di capo-commessa, acquisendo il monopolio dell'approntamento dell'unità, senza poter vantare al riguardo alcuna precedente esperienza o particolare competenza;

20) che l'intero programma di ammodernamento della flotta per il settore della caccia alla mina viene affidato alle unità dell'*Intermarine*. Laddove sarebbe stato più opportuno ripartire l'intera commessa tra i vari cantieri sia per garanzia contro eventuali esiti insoddisfacenti della vetroresina sia per fornire occasioni di lavoro a vari cantieri, che versano in difficoltà, per mancanza di commesse vere. I cantieri potevano tranquillamente assicurare la costruzione di qualche cacciamine o almeno l'allestimento di qualcuna delle unità del programma specie se la marina militare avesse offerto loro le stesse condizioni offerte all'*Intermarine*. Del resto l'*Intermarine* all'epoca in cui la marina militare la prescelse per il progetto di cacciamine era certamente un cantiere di assai modesta capacità. Vari cantieri — ricevendo la stessa collaborazione e gli stessi finanziamenti avuti dall'*Intermarine* — potreb-

bero essere comunque attrezzati e qualificati per la costruzione dei cacciamine;

21) che i cacciamine in costruzione nel cantiere *Intermarine* non sono costruiti in un solo blocco, come s'è lasciato sinora credere, ma in diverse parti, quindi potevano essere senza alcuna difficoltà trasportate separatamente al di là del ponte e assiate in sede idonea (ad esempio nell'arsenale di La Spezia o in un cantiere della zona ligure-toscana). È ben noto, a questo proposito, che incollaggi con resine epossidiche strutturali (i collegamenti strutturali sugli aerei di linea sono quasi tutti ottenuti con incollaggi di questo tipo) danno ogni garanzia di monoliticità, sicché non sussiste alcun rischio che questa tecnica comprometta la robustezza della struttura. In ogni caso il problema dell'incollaggio può essere ridotto a queste alternative: o i cacciamine possono essere costruiti per parti facilmente «saldabili» tra loro con resine epossidiche ed in tal caso la riparazione delle unità in caso di gravi danneggiamenti (quali l'asportazione della prua o d'altro importante elemento strutturale), sempre possibili con unità di questo tipo, non presenta alcuna difficoltà e restituisce l'unità in condizioni di robustezza identiche a quelle originarie; oppure l'incollaggio non è possibile e, quindi, il cacciamine deve essere costruito in un solo blocco. In tal caso, però, non potrà neppure essere riparato, in caso di danneggiamenti d'una certa entità, essendosi distrutta la monoliticità iniziale. Avremmo, in tal caso, speso centinaia di miliardi per avere dei cacciamine «usa e getta via» dopo il primo danneggiamento di rilievo!

2) che i cacciamine in realtà non sono costruiti in un solo blocco dal momento che elementi strutturali diversi sono collegati con bulloni. La plancia, ad esempio, è imbullonata al resto della nave; come pure l'apparato motore che è imbullonato allo scafo. Dopo aver violentemente criticato i cacciamine inglesi della Vosper poiché questi erano costruiti per parti collegate tra loro con bulloni scrivendo: «... veniva assolutamente scar-

tata, dopo i risultati delle prove di scoppio, la proposta di struttura inglese, che prevedeva l'impiego di bulloni di collegamento tra fasciame e strutture di rinforzo interne». Poiché «durante le prove condotte allo Shock Factor richiesto, tali bulloni si tranciavano e venivano proiettati all'interno dello scafo con notevole pericolo per il personale e con formazione di vie d'acqua», l'*Intermarine* — scartando tra l'altro la soluzione dell'incollaggio epossidico strutturale — affida ai vituperati bulloni la soluzione di determinati problemi di collegamenti strutturali. C'è da chiedere, a questo proposito come la marina militare abbia potuto accettare tale soluzione che pare violare le specifiche costruttive concordate col cantiere. Occorre, ancora, osservare come, eseguendo il collegamento tra scafo e sovrastrutture in altra sede (come l'arsenale spezzino) non solo si sarebbe risolto il problema del trasporto delle unità oltre il ponte (come sopra detto, lo scafo separato dalle sovrastrutture, può passare sotto le arcate), ma avrebbe pure consentito alle maestranze di qualificarsi alla nuova tecnica preparandosi così per futuri interventi di riparazione delle unità che dovrebbero di massima effettuarsi negli arsenali della marina militare;

23) che la progettazione dei cacciamine pare non tener conto neppure di alcune moderne esigenze della guerra di mine; progettare l'incorporazione a bordo del *Sonar* è oggi oggetto di perplessità in quanto è noto che sono già state realizzate mine anti-cacciamine che possono esplodere sotto la sorgente di emissione elettroacustica. Sono stati studiati *Sonar* rimorchiabili a distanza di sicurezza ed operanti in condizioni ottimali (quota regolabile sul fondo in relazione alle condizioni batimetriche, stabilità di piattaforma per l'indipendenza dal moto ondoso, ecc.) tenuto conto anche del fatto che la pericolosità per il cacciamine diventa massima nel caso che l'esplosione della mina non sia convenzionale, ma di tipo atomico tattico (che trova particolarmente vulnerabile il cacciamine in vetroresina a causa dell'effetto EMP sopra ri-

cordato). Anche il criterio di costruire unità monovalenti (idonee, cioè solo alla caccia delle mine) pare discutibile, tenendo conto del fatto che la tradizionale caccia alla mina può essere vanificata da un uso intensivo, da parte del minatore di *dummies* (simulacri di mine, false mine, bersagli) e può essere resa impossibile nel caso di mine insabbiate e coperte da fango e rimaste coperte da folta vegetazione marina e deposte in fondali particolarmente frastagliati. In questi casi non c'è che da ricorrere alle apparecchiature di dragaggio ad influenza (che possono essere rimorchiate di poppa a distanza di sicurezza). Apparecchiature delle quali, però, non dispone il cacciamine «monovalente» e ciò conduce all'orientamento di costruire navi antimine polivalenti e cioè, «draga-cacciamine» che possono mettere in atto le due tecniche alternativamente. Emerge chiaramente da tutto ciò l'opportunità di promuovere una revisione delle specifiche costruttive dei cacciamine per adeguarli alle esigenze sopra elencate per evitare carenze che i lunghissimi tempi di consegna (l'ultimo cacciamine doveva essere consegnato 6 anni dopo la firma del contratto — tanti quanto bastano per costruire una portaerei di 100.000 tonnellate — ma sono prevedibili ulteriori dilazioni, visto che la consegna del primo è già in ritardo di oltre un anno sui termini contrattualmente fissati) aggraverebbero con conseguenze negative;

24) che l'*Intermarine* non solo può risolvere il problema del trasporto a mare dei cacciamine nel modo dianzi indicato (trasferendo, cioè, le varie parti separatamente oltre il ponte ed assemblandole in sede idonea) ma anche trasferendo via terra le unità complete dal cantiere al mare, distante poche centinaia di metri. Del tutto pretestuose paiono perciò le richieste dell'*Intermarine*, tendenti ad aprire il ponte per favorire un processo d'industrializzazione della vallata. Occorre precisare a proposito di questo problema che attività industriali nel basso corso del Magra sono state dichiarate inammissibili dai citati piani previsionali e che la stessa permanenza *in loco* dei

cantieri abusivamente insediati sulle rive del Magra non dovrebbe poter protrarsi indefinitamente dal momento che una legge di salvaguardia, proposta dall'amministrazione provinciale di La Spezia alla regione Liguria, prevede la loro ricollocazione a breve termine all'interno del golfo di La Spezia. Vien meno, perciò, ogni ragione d'aprire il ponte dal momento che l'*Intermarine* può altrimenti risolvere il problema del trasporto a mare dei cacciamine e che gli altri cantieri (che peraltro mai hanno richiesto l'apertura del ponte) sono destinati ad andarsene;

25) che l'*Intermarine*, dopo la commessa per la marina militare italiana, ha di recente ottenuto l'incarico di fornire quattro cacciamine dello stesso tipo alla marina militare di Malaysia. A parte le perplessità, destinate dal fatto che unità coperte dal segreto di Stato vengono fornite a Stati stranieri e che la marina militare percepisce una «tangente» per la operazione sotto forma di diritto di *redevance*, associandosi di fatto alla ditta nell'attività di vendita all'estero d'armi (non si dimentichi, a questo proposito, che ancora nell'aprile 1982 — dopo cioè la firma del contratto con la Malaysia — l'onorevole Pasquale Bandiera, allora sottosegretario per la difesa, ad una richiesta dell'interrogante di prendere visione delle specifiche tecniche relative alla costruzione dei cacciamine rispose di non potere accogliere la richiesta poiché tali specifiche erano coperte da «classifica di riservatezza») la vicenda ha portato alla luce alcuni retroscena che la stampa ha ampiamente divulgato.

L'ammiraglio Birindelli si rivolse, infatti, alla magistratura e fece porre sotto sequestro cautelativo alcune imbarcazioni, in costruzione nel cantiere *Intermarine*, sino alla copertura di circa 8 miliardi per garantirsi la corresponsione del diritto di mediazione per la commessa. L'ammiraglio precisò infatti di aver svolto la sua opera di mediazione a favore del cantiere di Sarzana, contattando alti personaggi del governo malaysiano e favorendo in tal modo l'acquisizione dell'importante commessa. Responsabili

del cantiere, pur ammettendo la collaborazione prestata dall'ammiraglio esclusero però che egli abbia avuto influenza nell'aggiudicazione della commessa dei cacciamine. La vicenda viene duramente commentata da organi di stampa italiani e stranieri. Mentre alcuni giornali italiani ipotizzano rapporti tra il cantiere di Sarzana e la P2, i giornali stranieri colgono l'occasione per pesanti insinuazioni. Se il francese *Express* parla di «genio al servizio dell'imbroglio» e di uno «scandalo che colpisce sotto la linea di galleggiamento la credibilità e la serietà» del nostro paese, l'inglese *The Guardian* afferma che «gli italiani hanno fatto un altro imbroglio» e constata che «il loro prestigio nazionale è crollato». È da chiedersi se nelle sedi competenti (ad esempio presso il Ministero degli esteri) è stata preventivamente accertata la correttezza delle trattative intercorse tra la *Intermarine* ed il governo malaysiano; senza per giunta aver neppure accertato se la ditta a causa dell'impedimento del ponte fosse in grado di consegnare le navi costruite. Occorre inoltre sottolineare il sorprendente comportamento tenuto nell'occasione dall'ambasciatore italiano a Kuala Lumpur. Interpellato dalle autorità malesi sulle prospettive di risoluzione del problema del trasporto a mare dei cacciamine, egli, secondo quanto scrive il quotidiano malese *The New Straits Times* del 7 agosto 1981, dichiara di aver ricevuto dall'*Intermarine*, una telefonata che lo informava che «il problema (dell'apertura del ponte sul Magra), sarebbe stato risolto entro 4 o 5 mesi». Il fatto che le dichiarazioni dell'ambasciatore si siano poi rivelate false poiché ancor oggi il ponte è chiuso, nulla toglie allo sconcerto destinato dal vedere un ambasciatore farsi portavoce non dello Stato ma degli interessi d'una ditta privata;

26) che anche il prefetto di La Spezia, venendo meno a quei principi d'imparzialità che dovrebbero caratterizzare il suo ufficio, ha per ben due volte convocato, per dibattere il problema dell'apertura del ponte, solo industriali e sindacati favorevoli alla tesi dell'*Intermarine* esclu-

dendo, invece, gli oppositori e rifiutando di ricevere rappresentanze di ecologi, da anni in lotta contro l'apertura e prendendo apertamente le parti del cantiere;

27) che incurante di tutti questi aspetti poco chiari del caso *Intermarine*, l'ENI, attraverso la consociata *Indeni*, sta studiando la possibilità d'associarsi al cantiere per aprire un nuovo stabilimento a Gaeta. Ciò in violazione delle direttive CEE e, nella fattispecie, del piano Davignon che, nella perdurante crisi della cantieristica, vieta l'apertura di nuovi cantieri;

28) che non è neppure chiaro se le attività finanziarie dell'*Intermarine* possano avere dato adito ad esportazione di valuta o, quanto meno, a costituzioni di capitali all'estero dal momento che si ignora chi incassi i dividendi della società. C'è da chiedersi in proposito se tra gli azionisti ve ne sono di nazionalità straniera;

29) che, in assenza di precise indicazioni al riguardo da parte dei competenti ministeri e dell'Ufficio cambi, non è neppure possibile arguire la congruità del costo della fornitura per la Malaysia al fine di un confronto con l'analoga italiana né comprendere attraverso quali canali vengano effettuati i pagamenti all'estero, né accertare chi riscuota per conto dell'amministrazione militare i diritti di *redevance* ed in qual misura.

Per conoscere — esaurita questa lunga ma irrinunciabile premessa — quali valutazioni dia il Presidente del Consiglio dell'intera vicenda e quali provvedimenti intenda concertare con i competenti Ministeri per tutelare, con i legittimi diritti di vasti strati della popolazione della zona che difendono il ponte, anche la credibilità delle istituzioni.

Per conoscere in particolare se intenda nominare una commissione di inchiesta per esaminare i vari aspetti della preoccupante problematica che caratterizza l'intera vicenda. (3-06105);

Milani, Gianni e Crucianelli *al ministro*

della difesa. Per sapere — in relazione al contratto stipulato tra la marina militare italiana e la ditta *Intermarine* SpA per la fornitura di quattro cacciamine in FRP

1) per quale motivo la commessa sia stata affidata ad un'impresa multinazionale che, a quanto risulta, è controllata da capitale straniero, quando più volte si è citata la crisi della cantieristica nazionale (in special modo della Fincantieri) per giustificare gli incrementi del bilancio della difesa e dell'esportazione di naviglio da guerra anche verso paesi belligeranti o governati da regimi autoritari ed aggressivi;

2) quali fossero le garanzie offerte dall'*Intermarine* SpA che autorizzavano le autorità militari a ritenere che l'impresa avrebbe rispettato gli impegni nei tempi ed ai costi stabiliti;

3) se la manomissione del ponte sul fiume Magra, dove necessariamente avrebbero dovuto transitare i cacciamine, sia stata prevista all'atto della stipula del contratto; se l'amministrazione della difesa si sia adoperata per far ottenere all'*Intermarine* l'autorizzazione e la convenzione con l'ANAS; se tale convenzione sia stata regolare e perché vi sia stato previsto un diritto di gestione pressoché discrezionale del ponte mobile da parte dell'*Intermarine* stessa;

4) se il ministro abbia disposto, od intenda disporre, un'inchiesta per accertare la regolarità delle diverse fasi della vicenda e per verificare l'opportunità di un'eventuale rescissione del contratto sottoscritto con l'*Intermarine* SpA (3-07175).

L'onorevole sottosegretario risponderà anche alle seguenti interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno, che vertono sullo stesso argomento:

CICCIOMESSERE, BONINO e MEL-
LINI. — *Ai ministri della difesa e dei lavori pubblici e al ministro per gli affari regionali.* — Per conoscere le ragioni della concessione di una proroga fino al

15 gennaio 1983 alla ditta *Intermarine* per la consegna alla marina militare della unità cacciamine *Lerici* che risulta attualmente ormeggiata sul fiume Magra.

Per conoscere le ragioni del mancato autotrasporto della citata unità oltre il ponte della Colombiera.

Per conoscere gli intendimenti dell'ANAS in ordine alla sciagurata ipotesi di apertura del ponte della Colombiera al solo fine di favorire gli interessi della *Intermarine*.

Per conoscere il ruolo svolto dal dottor Punzo nella stipula dei contratti con l'*Intermarine* per la costruzione di unità cacciamine. (3-07186)

CERQUETTI, BARACETTI, ANGELINI, BERNINI, CRAVEDI, CORVISIERI, ZANINI e TESI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

1) nel verbale n. 7 del 6 e 20 dicembre 1976 del Comitato per l'attuazione della «legge promozionale» per la marina militare è scritto che il rappresentante della Corte dei conti ha formulato fondati rilievi sulla indeterminatezza del prezzo di una fetta sperimentale di cacciamine da assegnare in lavorazione alla ditta *Intermarine* di Sarzana. Nel medesimo verbale è anche sottolineata la indeterminatezza del progetto sul quale la marina militare intendeva invece impegnarsi a trattativa privata con la medesima ditta «dopo aver esperito una apposita ricerca di mercato». Nel medesimo verbale sta scritto che la ditta allora prescelta «oltre ai vantaggi della convenienza economica, offriva garanzie di approfondita conoscenza delle tecnologie di materiali in FRP (vettoresina) in particolare per naviglio militare», mentre al contrario l'attività di progettazione della fetta di nave era cominciata da un anno, ma su richiesta e con l'assistenza della marina militare, quando la ditta non aveva esperienza alcuna di mezzi militari per lo Stato italiano, aveva una esperienza di soli due anni per imbarcazioni da diporto e non possedeva le necessarie infrastrutture e capacità produttive per mezzi da 500 tonnellate, così come richiesti dalla

legge navale. Ancora: i dragamine allora in servizio per la marina militare italiana erano stati costruiti da ben 7 cantieri nazionali di chiara fama e tutti i mezzi di pattugliamento del Corpo delle capitanerie di porto e della Guardia di finanza in servizio erano stati costruiti da oltre 20 cantieri nazionali tra i quali molti già di chiara fama;

2) nel verbale n. 10 del 5 dicembre 1977 si afferma che la ditta *Intermarine* era stata ovviamente scelta per la produzione dei primi 4, su 10 cacciamine previsti (con un ulteriore contratto a trattativa privata per l'importo di 64.072 milioni), da consegnare entro 6 anni (successivamente è stata firmata una opzione per altri due cacciamine con clausola di revisione dei prezzi del lotto originario senza ulteriori precisazioni). Il tutto «dopo aver approfondito l'esame per l'affidabilità dell'impresa, soprattutto in campo tecnico» e dopo una ricerca di mercato sugli elementi di «fattibilità, affidabilità, esperienza e costi». Nello stesso verbale si precisa che l'onere del contratto si riferisce alle sole piattaforme, restando poi un onere aggiuntivo di 8 miliardi per il sistema di combattimento. Di fronte a ciò, tuttavia, gli allegati al bilancio del 1982 tabella 12 precisano che nell'agosto del 1981 l'onere per le piattaforme è rimasto a 64.072 milioni (cioè il vecchio importo contrattuale con l'*Intermarine*) mentre la previsione di spesa per il sistema di combattimento è fissata a 77.095 milioni (in lire costanti dell'indice dei prezzi al consumo con base 1976 il passaggio è da 6,7 miliardi a 35 miliardi per il sistema di combattimento, restando le piattaforme al livello di 54 miliardi);

3) le relazioni sullo stato di attuazione della «legge promozionale» per la marina militare precisano alcuni dati relativi ai fabbisogni annui globali di bilancio per il programma di 4 cacciamine e alle percentuali annue di realizzazione, che permettono di costruire il prospetto seguente: agosto 1978: 75 miliardi correnti (56 a prezzi al minuto 76), realizzazione 3 per cento; agosto 1979: 100 mi-

liardi correnti (65 a prezzi al minuto 76), realizzazione 8 per cento; agosto 1980: 140 miliardi correnti (75 a prezzi al minuto 76), realizzazione 15 per cento.

Tale sviluppo dei costi si è poi bruscamente arrestato nell'agosto 1981, attestandosi a 141 miliardi correnti (64 costanti secondo l'indice dei prezzi al minuto 1976), con una percentuale di realizzazione rimasta invariata nell'anno al livello del 15 per cento. D'altra parte la consegna del primo cacciamine avrebbe dovuto avvenire per contratto entro la fine del 1980 e per questo scopo era stato pagato alla *Intermarine* un anticipo del 24 per cento dell'importo contrattuale, senza che sia possibile ancora oggi conoscere i vincoli in fatto di revisione dei prezzi, mentre si conosce l'ammontare irrisorio delle penali per ritardata consegna (lire 50.000 il giorno per un totale di circa 18 milioni l'anno). Ciò probabilmente è connesso anche con le note difficoltà poste dall'assetto urbanistico della foce del Magra e dalla esistenza di opere pubbliche che oggi condizionano le possibilità della *Intermarine* di far fronte alle richieste della marina militare: tali richieste, evidentemente, erano e sono sproporzionate rispetto anche alle possibilità infrastrutturali dell'azienda —:

l'opinione del ministro sopra tutti i fatti elencati in premessa;

l'opinione del ministro sulla opportunità di nominare una commissione amministrativa di inchiesta sulle responsabilità del relatore militare e di altri eventuali funzionari addetti all'attività contrattuale, per quanto emerge dai verbali nn. 7 e 10 del comitato, citati in premessa, nonché da quanto può meglio essere evidenziato da documenti in possesso del Ministero, ivi citati, ma non conosciuti dal Parlamento;

l'opinione del ministro sulla opportunità di fare il punto sulla commessa in oggetto, per salvaguardare gli interessi della marina militare e delle condizioni dell'urbanistica e delle opere pubbliche alla foce del Magra nonché, infine, previo accertamento della loro attuale adegua-

tezza, per salvaguardare anche le capacità produttive che la ditta *Intermarine* ha appositamente sviluppato, sebbene ciò sia avvenuto non a seguito di pre-requisiti tecnici e infrastrutturali, ma a seguito di grande «provvidenzialità» nel farsi assegnare imponenti lavori a trattativa privata da parte della marina militare, contro la concorrenza di 27 cantieri di chiara fama;

l'opinione del ministro sulla opportunità di inviare ai tre comitati per la gestione delle leggi promozionali una direttiva:

a) che impedisca voti condizionati ad adempimenti di soggetti diversi dai membri dei comitati;

b) che attribuisca di fatto ai rappresentanti del Consiglio di Stato e della Corte dei conti un potere di veto sugli aspetti di legittimità dei contratti esaminati;

c) che permetta a qualunque membro del comitato di ricorrere anche per il merito, e per gravi motivi, al parere del Parlamento, sospendendo l'attività contrattuale così contestata. (3-07187)

CUOJATI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere, in relazione alla fornitura di 4 cacciamine alla marina militare attualmente in costruzione presso i cantieri *Intermarine* di Sarzana, se i fatti di seguito elencati rispondono al vero, quale sia il parere del Governo sugli argomenti prospettati e quali provvedimenti intenda adottare per un definitivo chiarimento degli stessi:

1) l'assegnazione dei lavori relativi alla costruzione di 4 cacciamine della marina militare all'*Intermarine* presenterebbe, nella genesi delle trattative, dei contratti e dei finanziamenti, aspetti di inquietanti irregolarità. In particolare:

a) l'*Intermarine* non avrebbe offerto, al momento del contratto, garanzie di esperienza tecnica, di capitale, di strutture operative tali da poter fare fronte ad un incarico di siffatta importanza (infatti,

fino al 1978, anno della firma del contratto d'appalto, avrebbe costruito soltanto unità da diporto, chiudendo regolarmente i bilanci in rosso);

b) l'*Intermarine* sarebbe stata interessata alla commessa in questione oltre un anno prima che venisse estesa la gara preliminare ad altre ditte, ciò che le avrebbe consentito di eseguire studi e ricerche specifiche con l'ausilio e la presenza, in cantiere, di tecnici della marina militare. I tempi ristrettissimi riservati al confronto con altre ditte concorrenti e il successivo appalto a trattativa privata avrebbero completato quello che potrebbe definirsi il «privilegio di predestinazione» riservato all'*Intermarine*;

c) la commessa di 4 unità non troverebbe giustificazione laddove si consideri che normalmente, per unità sperimentali, l'ordinazione viene limitata ad un prototipo; l'anticipo erogato, inoltre, al momento del contratto, è di tale entità (25 per cento dell'intera fornitura) da apparire finalizzato più al potenziamento dell'*Intermarine* (la quale soltanto oggi può vantare, ad oltre 5 anni dalla firma del contratto, una sua capacità produttiva) che alla costruzione dei cacciamine a cui era stato destinato;

2) la commessa all'*Intermarine* comporterebbe palese imprudenza e legittima perplessità per quanto riguarda gli aspetti relativi alla tutela del segreto militare. In particolare:

a) la società sarebbe nata a capitale quasi esclusivamente svizzero e annovererebbe, nel consiglio di amministrazione e nei gruppi di progetto, personaggi di diversa nazionalità;

b) il contratto di fornitura consentirebbe libertà di utilizzazione, da parte dell'*Intermarine*, di progetti e stampi. Di tale libertà si sarebbe già avvalsa l'*Intermarine* con la firma di un contratto per la fornitura di 4 unità dello stesso tipo alla Malaysia, nazione, come noto, non appartenente al nostro schieramento difensivo;

3) gli interessi sottostanti alla vicenda in esame si estenderebbero e si dilaterrebbero in tentativi di speculazione industriale, tendente alla graduale trasformazione della vallata del Magra, sede dei cantieri *Intermarine*, da territorio agro-turistico a zona industriale. In particolare:

a) da anni studi e piani avrebbero avuto per oggetto la salvaguardia della foce del Magra, senza per altro approdare ad alcun apprezzabile risultato: sulla riva sinistra, a dispetto di ogni normativa, sarebbero sorti dei cantieri (fra i quali l'*Intermarine*), tutti insediatisi nella zona che la dichiarata volontà politica avrebbe destinato all'agricoltura e al turismo;

b) la trasformazione del ponte delle Colombaie da fisso a mobile, richiesta dall'*Intermarine*, come indispensabile per il passaggio dei cacciamine in costruzione, apparirebbe, in realtà, solo come pretesto strumentale a processi di incontrollabile sviluppo portuale-industriale della zona.

A parte il fatto che la trasformazione richiesta sarebbe fortemente discutibile (la struttura superiore del cacciamine potrebbe essere trasportata via terra, oppure costruita a valle del ponte), la mobilità dello sbarramento attiverebbe l'avvio ad altri incontrollati insediamenti cantieristici ed alla conseguente trasformazione dell'ultimo tratto del fiume in un canale attraversato da bettoline e rimorchiatori;

c) il succedersi dei lavori del cantiere ed il faticoso graduale superamento delle posizioni di abusivismo edilizio per mezzo di convenzioni e sanatorie regionali e comunali avrebbero trovato attuazione in un contesto ricco di discutibili agevolazioni, ma anche di contestazioni e polemiche.

Nella genesi della gestione del territorio e relativi lavori si evidenzerebbe un vero e proprio braccio di ferro esercitato per anni, e non ancora concluso, fra enti locali, associazioni di difesa ambientale

(WWF - Italia Nostra eccetera), rappresentanze industriali ed associazioni sindacali.

Fra concessioni e revoche, denunce e contestazioni (basterebbe ricordare la convenzione con l'ANAS di Genova, ottenuta nel 1976, revocata nel 1982, tuttora oggetto di pressioni e polemiche) la politica urbanistica del luogo si sarebbe trasformata in una lotta, in attesa di vincitore, fra sopravvivenza ambientale e sovrapproduzione industriale (3-07188).

BAGHINO. — *Ai Ministri della difesa, dell'industria, dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo.* — Per sapere quali iniziative intendano prendere di concerto al fine di:

a) chiarire i rapporti esistenti tra *Intermarine* di Sarzana e la Marina militare;

b) accertare se sono stati garantiti i diritti di altri cantieri nelle gare ed anche nella scelta dei tipi di imbarcazione da ordinare;

c) determinare una giusta decisione in merito al ponte della Colombiera sul Magra, che ha dato luogo a moltissime polemiche ed allarmi nell'ambito delle associazioni ecologiche, degli operatori turistici, dei pescatori, degli agricoltori eccetera. Va ricordata la tenace e vastissima opposizione esistente all'apertura del ponte ed i profondi timori circa una industrializzazione della Valdimagra ed un abusivismo edilizio, nonostante la Val di Magra, notoriamente sia stata assegnata nei vari piani regolatori già approvati, allo sviluppo agricolo e turistico. Va altresì ricordato che lungo il ponte corrono condutture per metano, luce e telefoni, di difficile, se non impossibile, trasferimento, e comunque con notevoli costi; inoltre, sempre lungo il ponte esiste una tubazione di ampio raggio per acqua che scorre al almeno 10 atmosfere;

d) comunque tutelare i diritti delle popolazioni interessate e salvaguardare il paesaggio (3-07192).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, le interrogazioni degli onorevoli colleghi, e in particolare quella dell'onorevole Accame, che è ricca di ben 29 punti, sono piuttosto complesse, perché riguardano tutti gli aspetti di una lunga trattativa e di una lunga trafila di operazioni volte a raggiungere lo scopo della costruzione, per conto della marina militare, di quattro cacciamine; perciò mi vedo costretto a leggere — e con attenzione, trattandosi di dati particolari — una lunga risposta. Farò riferimento, punto per punto, alle varie questioni poste, seguendo il metodo di riportare i fatti, in modo che essi possano fornire elementi di giudizio agli onorevoli interroganti.

Per quel che riguarda il primo punto, nella società *Intermarine*, fornitrice di cacciamine in vetroresina, figurano persone di cittadinanza e nazionalità non italiana. Risulta dagli atti che alla data del 29 dicembre 1977 la situazione dei soci era la seguente: Canelli Rocco, di Roma; Kennedy Trimming Seton Michael, di Amelia; FISPAU (Fiduciaria San Paolo), di Torino; UNIFIDE (Unione fiduciaria società per azioni), di Milano. È importante comunque evidenziare che la manodopera è italiana: si tratta di 360 lavoratori, che con i terzi appaltatori presso l'azienda stessa raggiungono le 1200 unità.

FALCO ACCAME. Scusi signor sottosegretario, ma questo ingegner Trimming non è di Amelia, è di Pretoria. Amelia è vicino La Spezia, Pretoria è in sudafrica!

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Adesso vengo al punto, onorevole Accame. Per ora ho parlato della composizione ricorrendo agli indirizzi legali.

Il direttore generale della società, ingegner Trimming, che con le sue specifiche conoscenze nel campo della vetroresina

ha contribuito allo sviluppo della struttura dello scafo, è cittadino inglese residente in Italia da 11 anni, ed è regolarmente munito di nulla-osta di segretezza. Al riguardo, preciso che le specifiche tecniche contrattuali dei cacciamine non sono segrete, e pertanto non è richiesto alcun nulla-osta per la loro visione. Esistono soltanto due fascicoli classificati come riservatissimi, separati dal corpo di dette specifiche, utilizzati da personale all'uopo preposto e debitamente abilitato. Apposito articolo del contratto contiene una clausola per la tutela del segreto, che vincola la società contraente a trattare il materiale classificato con l'osservanza delle norme per la sicurezza. In virtù di detta clausola, è stata prediposta un'organizzazione della quale fa parte soltanto personale abilitato dei competenti organi della difesa, soggetto a periodiche ispezioni da parte dei servizi di sicurezza.

Per le altre persone citate nell'interrogazione, Robert Sutz e Arthur Weber, non è richiesto alcun nulla-osta di segretezza, in quanto tali persone non trattano argomenti classificati. Preciso, inoltre, che l'*Intermarine* è iscritta all'albo dei fornitori della difesa fin dal 1972.

Per quanto riguarda il secondo punto dell'interrogazione, risulta che la ditta *Intermarine*, in data 29 maggio 1979 ha ottenuto dal comune di Sarzana una licenza edilizia per la costruzione di una trincea all'interno di un capannone, destinato alla costruzione di scafi e del relativo bacino di varo collegato al fiume Magra.

Per quanto concerne il terzo, quarto e quinto punto, effettivamente in un primo tempo il cantiere *Intermarine* costruiva natanti da turismo e scafi da competizione. Durante il 1975, a seguito dell'interesse dimostrato dalla marina militare verso le tecniche di costruzione in vetroresina, l'*Intermarine* ha effettuato studi e ricerche sistematiche sulla vetroresina al fine della sua applicazione nella costruzione di scafi di cacciamine. La scelta della particolare tecnologia in vetroresina da parte della marina militare, è maturata attraverso un lungo periodo di osservazione di ciò che già si stava facendo

all'estero e in considerazione di ciò che si sarebbe potuto fare in Italia. In questo senso, la competente direzione generale del Ministero della difesa, fin dall'anno precedente, aveva interessato al problema, incontri diretti, anche le ditte che molti anni prima avevano realizzato per la marina militare i dragamine in legno.

Gli studi e le ricerche della ditta *Intermarine* sugli scafi in vetroresina non sono stati finanziati dall'Amministrazione. La marina militare si è limitata a valutare le prove di scoppio eseguite sui vari tipi di pannelli strutturali, costruiti a proprio carico dalla ditta stessa. Sono stati sperimentati anche pannelli costruiti con tecniche diverse da quelle adottate dalla *Intermarine*. La marina militare ha controllato le caratteristiche di alcuni tipi di struttura proposti dalla ditta; successivamente, sulla base di un progetto di massima del comitato per i progetti delle navi, delle armi e degli armamenti navali, come di norma, è stata indetta, secondo la legge navale, un'indagine di mercato per la costruzione di unità cacciamine. L'indagine era altresì rivolta alla costruzione di una fetta di nave di scala 2 a 3, da sottoporre a prove di scoppio.

Detta indagine è stata preceduta da una ricerca preliminare, attuata attraverso visite compiute da apposite commissioni tecniche a cantieri italiani ed esteri, per individuare tecnologie e imprese idonee alla costruzione di scafi in vetroresina di almeno 50 metri di lunghezza. La indagine è stata estesa alle seguenti imprese: Italcantieri di Trieste, Cantieri navali riuniti di Genova, *Intermarine* di Sarzana, Cantieri navali «Breda» di Marghera, Cantieri «Baglietto» di Varazze, Crestitalia di Milano, Cantieri navali *Italcraft* di Roma, Cantieri navali «Picchiotti» di Viareggio.

I risultati della ricerca, vagliati da apposita commissione, mettevano ancora una volta in luce che per il programma dei cacciamine da avviare nell'ambito della legge navale non esistevano all'epoca concrete alternative nazionali alla tecnologia *Intermarine*. In relazione a ciò, la competente direzione generale decideva di intraprendere la trattativa pri-

vata con la predetta ditta per lo sviluppo tecnico del progetto e per la successiva definizione economica dell'impresa.

Le prove fatte eseguire dalla commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra sulla fetta di nave realizzata a seguito della accennata indagine di mercato, e costruita dalla ditta, davano, già prima della conclusione delle trattative tecnico-economiche, positive indicazioni sulla piena validità della tecnologia del progetto di scafo. Nelle indagini di mercato la marina militare non ha offerto alcuna collaborazione alle imprese partecipanti; nessun'altra impresa, al di fuori dell'*Intermarine*, aveva proposto in precedenza soluzioni originali per la costruzione di grandi scafi in vetroresina, né aveva sollecitato l'interessamento della marina.

Per quanto attiene al signor Gianfranco Fantacci, si fa presente che, a seguito della sua cessazione a domanda dal servizio permanente, egli, dal 1974, risulta iscritto nei ruoli normali degli ufficiali di complemento, per cui non si trova né nella posizione ausiliaria, né in quella della riserva.

FALCO ACCAME. Sempre colonnello resta!

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sesto punto. La ricerca di mercato ha costituito la verifica del potenziale industriale nazionale nel campo delle costruzioni navali in vetroresina e, a questo fine, si è fatto riferimento ad unità di 400 tonnellate di dislocamento (330 scarica ed asciutta), a suo tempo definita «di massima» dal comitato per i progetti delle navi e degli armamenti. Il profilo di unità previsto dal programma della legge navale è stato invece finalizzato e pienamente rispettato nella successiva fase di realizzazione.

Per quanto concerne i rilievi mossi a questo proposito in sede di esame presso il Comitato per l'attuazione della legge navale, si precisa che il rappresentante del Consiglio di Stato ha soltanto chiesto — ed ottenuto — alcuni chiarimenti sul

tonnellaggio del cacciamine in questione.

Circa il settimo punto, come già detto in precedenza, l'indagine di mercato effettuata per la costruzione di cacciamine comprendeva anche la costruzione di una fetta di nave da sottoporre a prove di scoppio. I risultati confermavano le eccellenti prestazioni della tecnologia adottata. Il contratto per la costruzione della fetta di nave, del 3 febbraio 1977, prevedeva la revisione del prezzo contrattuale; come in tutti i contratti con tale tipo di clausola, l'importo definitivo della revisione viene determinato a fine fornitura.

Quanto al punto ottavo, l'orientamento verso la costruzione di cacciamine in vetroresina è maturato nella marina militare dopo approfondite indagini, durante diversi anni, con periodici scambi di dati e di informazioni con le marine NATO più evolute. Tale orientamento, per altro, è condiviso da altre marine, che stanno realizzando cacciamine in vetroresina, sia pure con differenti tecniche costruttive.

Le caratteristiche peculiari della vetroresina rinforzata, le cui deformazioni si verificano sempre in modo non permanente, trattandosi di materiale elastico, e la particolare robustezza dello scafo, accertata da significative prove di scoppio eseguite sul modello molto prossimo alla vera grandezza, assicurano ai cacciamine di uscire praticamente indenni da esplosioni di mine che avvengano a distanze tali da non comportare la perdita dell'unità.

Si osserva inoltre che l'acciaio amagnetico non è adatto per la costruzione dello scafo dei cacciamine, a causa dell'insormontabile difficoltà di compensare nei limiti richiesti i campi magnetici indotti dalle correnti di Foucault in conseguenza dei moti di rollio e di beccheggio della nave (argomento che l'onorevole Accame, probabilmente, conoscerà molto più di me).

Punto nono. Poiché la trattativa tecnico-economica con l'*Intermarine* non è stata né segreta, né breve, non è da escludere che il capo di stato maggiore della marina *pro tempore*, parlando dei pro-

grammi di sviluppo, ne abbia fatto cenno.

Punto decimo. Alla data della commessa, l'*Intermarine* era priva di bacino di costruzione e di bacino di varo, la cui realizzazione era prevista dal 1976, e per la quale è stata concessa licenza edilizia il 29 maggio 1979. L'*Intermarine* era dotata, sempre alla data della commessa, di impianti per la laminazione della vetroresina, idonei al tipo di unità allora in produzione (motocannoniera per il Gabon, motovedetta per la Nigeria e unità da diporto).

Gli impianti di maggiore potenzialità impiegati per la «Lerici» (l'unità cacciamine della quale si discute) erano all'epoca già progettati, in vista del loro approvvigionamento. Inoltre, la ditta, nel 1976, disponeva di una sala di disegno, di uffici studi e laboratorio tecnologico, di locali per produzione di scafi in vetroresina (13.700 metri quadri coperti), di magazzini (per un volume di 12 mila metri cubi), di impianto elettrico, idrico, ad aria compressa, di distribuzione del metano, di impianti di condizionamento, termoventilazione, aspirazione di gas pesanti (per il sistema di antitossicità, come l'onorevole Accame saprà certamente). Nei capannoni destinati alla costruzione delle unità, erano carri-ponti, aspiratrici semoventi, macchine per lavorare la vetroresina, impegnatore automatico (che costituisce lo strumento tecnologico sostanziale), stampi per le unità all'epoca in produzione. Gli stampi per la costruzione della «Lerici» fanno parte delle provviste non ricorrenti, previste nel relativo contratto, ed elencate nell'apposita specifica, facente parte integrante del contratto stesso.

In relazione alla concessione edilizia del 19 maggio 1979, di cui al precedente punto, risulta che, a seguito di esposto presentato alla pretura di Sarzana il 22 settembre 1979 da parte di una associazione di ecologisti denominata «Gruppo 32», veniva instaurato un procedimento penale a carico del sindaco di Sarzana, Francesco Bautone, per il reato di cui all'articolo 323 del codice penale. Con

sentenza istruttoria del 17 marzo 1982, è stato dichiarato di non doversi procedere, per intervenuta amnistia.

In ordine all'undicesimo punto, per l'apertura del ponte della Colombiera è ben noto che, molto prima della firma del contratto della fornitura di cacciamine, la ditta *Intermarine* aveva stipulato apposita convenzione con l'ANAS. Devo ricordare, per inciso, che la richiesta, che secondo l'interrogante è del 16 dicembre, porta in realtà la data del 16 luglio. Risulta che l'*Intermarine*, nelle more dell'apertura del ponte, ha elaborato, di sua iniziativa, uno studio del tutto generico inteso a valutare, di massima, la possibilità di ottemperare agli obblighi contrattuali, trasferendo i cacciamine via terra, al di là del citato ponte.

FALCO ACCAME. Vogliamo lo studio, allora!

BARTOLOMEO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Con riferimento al dodicesimo punto, comunico che, in ordine alla convenzione stipulata tra la società *Intermarine* e l'ANAS per la costruzione di una campata apribile del ponte sul fiume Magra, al chilometro 5,500 della strada statale n. 432, ed alle conseguenti perplessità circa le capacità statiche del ponte, l'ANAS stessa precisa di aver attentamente esaminato la convenzione suddetta. Successivamente, sentita l'Avvocatura generale dello Stato ed il proprio consiglio di amministrazione, l'ANAS è pervenuta alla revoca della convenzione stessa, con decreto in data 3 marzo 1982, del ministro dei lavori pubblici, stante l'inerzia della società nell'iniziare i lavori per la costruzione della campata apribile. La suddetta società, infatti, non ha mai presentato né il progetto di massima dei lavori, né esplicita richiesta di convenzione per effettuare i medesimi. Per altro, a seguito della diversità dei pareri e degli interessi emersi sulla questione, risultanti da numerose lettere e telegrammi pervenuti, e di quanto fatto presente da enti ed organizzazioni interessate, si è ritenuto opportuno ripro-

porre l'argomento al consiglio di amministrazione dell'ANAS, che, con voto n. 265 del 30 marzo 1982, ha espresso il parere di indire una riunione, presieduta da un magistrato amministrativo, per raccogliere i pareri e gli intendimenti formulati al riguardo. Questa riunione si è tenuta presso la direzione generale dell'ANAS ed è stata presieduta dal presidente di sezione del Consiglio di Stato, a riposo, dottor Giuseppe Potenza che, con relazioni del 10 e del 29 maggio 1982, ha prospettato la inopportunità della revoca di cui abbiamo parlato, al fine di evitare che il provvedimento dell'Amministrazione potesse incorrere nel vizio di eccesso di potere ed ha suggerito di modificare la convenzione del 24 dicembre 1976.

Con lettera del 3 settembre 1982, n. 2880, si è quindi dato incarico al compartimento della viabilità di Genova di redigere una convenzione aggiuntiva al fine di modificare e integrare quella a suo tempo stipulata. Nell'atto aggiuntivo dovranno inserirsi le seguenti condizioni: a) pagamento di un canone annuo indicizzato il cui importo sarà determinato dall'azienda; b) fissazione di un termine per la progettazione della campata mobile, che sarà eseguita a cura e spese della società *Intermarine*. Dovranno essere progettate anche adeguate soluzioni tecniche idonee per la continuità dei servizi idrici e di tutti quegli altri servizi che in atto sono collocati sul ponte o che comunque lo interessano; tale progetto sarà poi sottoposto alla preventiva approvazione degli organi competenti; c) fissazione di un termine per l'inizio e l'ultimazione dei lavori la cui direzione rimane affidata all'ANAS; d) installazione di apparecchiature semaforiche lungo il tratto della strada statale a dovuta distanza di sicurezza; e) esercizio della campata mobile la cui responsabilità globale resta a carico dell'*Intermarine* e la relativa guardiania; f) l'*Intermarine* dovrà, prima dell'inizio dei lavori, munirsi di tutti gli atti e nulla-osta da rilasciarsi dagli enti e dagli uffici competenti, concessione edilizia, nulla-osta della capitaneria di porto, dell'ufficio idrografico del genio civile, del genio civile delle

opere militari, del provveditorato delle opere pubbliche, del Ministero dei beni culturali e ambientali, delle regioni Liguria e Toscana; g) la concessione è limitata esclusivamente al passaggio dei natanti costruiti dalla società *Intermarine* e le eventuali richieste di altri cantieri saranno esaminate dall'azienda in un quadro di stretta compatibilità dell'utilizzazione del ponte mobile con le esigenze della viabilità; h) la campata mobile, una volta realizzata, resterà di proprietà dell'ANAS e farà parte del demanio stradale; i) l'*Intermarine*, a sua cura e spesa, dovrà affidare ad un libero professionista di sua fiducia lo studio relativo alla resistenza del ponte in relazione alla realizzazione della campata mobile, in modo da garantire la sicurezza del transito viario.

Tali prescrizioni elimineranno eventuali lacune nel testo della convenzione, permettendo così una migliore tutela del pubblico interesse. Anche per quanto concerne la sicurezza del ponte, risulta da quanto sopra che saranno prese opportune iniziative per garantirne la stabilità.

Tutto ciò premesso, si rende indispensabile altresì precisare che la convenzione a nulla altro tende, se non a disciplinare la costruzione di una campata apribile del ponte e l'uso della stessa da parte della società interessata.

Punto tredicesimo. In relazione al rilievo mosso dall'ANAS, di non aver richiesto alle amministrazioni competenti tutte le autorizzazioni prescritte dalla legge, faccio presente che la società *Intermarine*, dopo la stipula della convenzione, non ha dato alcun impulso all'ulteriore corso delle procedure da espletare in ordine alla concessione in oggetto. Proprio al fine di rimuovere una tale inerzia, dovrà essere inserita nell'atto aggiuntivo della concessione, come prima ho detto, una clausola che stabilisca termini perentori entro i quali svolgere i lavori.

Con altra clausola dovrà poi essere posto a carico della società *Intermarine* ogni adempimento inteso ad ottenere il nulla-osta di altre amministrazioni. Co-

munque, la capitaneria di porto interessata, ai sensi dell'articolo 55 del codice di navigazione, espletata l'istruttoria intesa ad accertare eventuali impedimenti all'utilizzazione del demanio marittimo, rilasciò il nulla-osta nelle forme previste.

Per quanto concerne il procedimento penale a carico dell'ingegner De Bernardis, ex capo compartimentale dell'ANAS di Genova, il Ministero di grazia e giustizia fa presente che il procedimento stesso è tuttora in corso di formale istruttoria presso l'ufficio istruzione del tribunale di Genova. In data 4 novembre 1982, gli atti sono stati trasmessi al pubblico ministero per le conclusioni.

Punto quattordicesimo. In merito all'affermazione che non si sia tenuto conto delle opinioni contrarie ad ogni progetto di industrializzazione della zona del basso corso del Magra, il Ministero dei lavori pubblici precisa che la questione è assai controversa, solo che si considerino anche i vari telegrammi di protesta nei confronti del provvedimento di revoca della convenzione inviati dalle federazioni regionali e provinciali della CGIL, CISL e UIL. Proprio a causa dei suddetti diversi movimenti di opinione, l'ANAS ha deciso di non dar corso alla revoca di cui sopra ed ha proposto la modifica della convenzione, alla quale si procederà solo se la società *Intermarine* acquisirà tutti i nulla-osta richiesti dagli enti che comunque hanno istituzionalmente una specifica competenza di settore. Lo schema di convenzione integrativa, infine, verrà sottoposto, prima della stipula, al parere dell'Avvocatura generale dello Stato e del consiglio d'amministrazione dell'azienda.

Punto quindicesimo. Nella risposta ai punti: 3, 4), 5) e 8) sono stati esposti i motivi per cui è stata scelta la tecnologia della *Intermarine* e la successione dei fatti che hanno portato all'adozione della procedura della trattativa privata. Il rappresentante della Corte dei conti presso il comitato previsto dalla legge navale, citato dall'onorevole Accame, si è astenuto dalla pronunzia limitatamente alla forn-

tura del sistema di identificazione e neutralizzazione mine, in quanto, pur riconoscendo che le valutazioni sul progetto scelto erano congrue, ha ritenuto di ravvisare nell'impresa specifica le condizioni per il ricorso alla procedura dell'appalto-concorso. Comunque, nonostante tale dissenso, il comitato in questione ha espresso parere favorevole, in conformità del quale sono stati stipulati i relativi contratti.

Rispondo anche gli altri interroganti, che hanno chiesto notizie sul modo di procedere dei comitati, che la prassi interna di ciascun comitato prevede che le decisioni vengano prese a maggioranza, e finora non ha mai contemplato una sorta di «diritto di veto», cioè, per converso, l'obbligo del voto favorevole di tutti i componenti.

Punto sedicesimo. La concessione in uso a privati, a titolo oneroso, di mezzi e materiali dell'Amministrazione è prevista dal regolamento per gli stabilimenti ed arsenali militari a carattere industriale, approvato con decreto presidenziale 5 giugno 1976, n. 1077. Gli stampi acquisiti con il contratto dei cacciamine tra le provviste non ricorrenti sono senza limiti di tempo di proprietà dell'Amministrazione, che può autorizzare la ditta a utilizzarli per le forniture ad altre marine, con corresponsione in favore dell'erario della relativa *redevance* prevista dal contratto stesso. Il comportamento della Difesa, nel dare l'assenso alla costruzione di cacciamine per l'estero, è stato improntato al rispetto delle norme che regolano la tutela del segreto. Relativamente ai cacciamine, il segreto riguarda soltanto alcune apparecchiature che non vengono fornite alla repubblica di Malaysia.

La stesura formale sullo stato di attuazione della legge 22 marzo 1975, n. 57, che costituisce l'allegato n. 32 alla tabella 12 dello stato di previsione di spesa per il 1982 (sto parlando del punto 17) della sua interrogazione onorevole Accame, è stata modificata, nell'edizione riferita al periodo 1° agosto 1980-1° agosto 1981, mediante l'inclusione di un prospetto aggiuntivo denominato «situazione pro-

grammi, allegato D», inteso a fornire informazioni riassuntive sulla situazione dei programmi e dei contratti, per altro tutte già reperibili in dettaglio in altre parti della relazione stessa e nelle edizioni precedenti. Tenuto conto del numero molto elevato dei contratti afferenti ad ogni programma di costruzione navale, per semplicità di trattazione e per evitare ripetizioni di dati già reperibili altrove, gli elementi richiesti sono stati riuniti sotto la voce «piattaforma», riferita al contratto principale con il cantiere costruttore, e sotto la voce «sistema di combattimento», sotto la quale sono state raccolte tutte le altre spese riferite al programma, ivi incluse le revisioni prezzi anche per la piattaforma, dotazioni e scorte; queste ultime in progressivo approvvigionamento anche a costruzione ultimata. La suddivisione citata, quindi, non cela la reale situazione dei costi; in ogni caso sarà cura del Ministero della difesa esplicitare in modo più dettagliato la tabella in questione nelle prossime relazioni, per evitare difficoltà interpretative.

Il costo della fornitura di quattro cacciamine era di lire 141.168 milioni, a costi del 1° gennaio 1981, come indicato nell'allegato n. 32 della tabella 12 dello stato di previsione; onere suddiviso tra le voci «piattaforma» e «sistema di combattimento».

A seguito del conteggio delle giornate di ritardo — da non considerare tali in quanto dipendenti da cause di forza maggiore — la data contrattuale di approntamento della prima unità risulta attualmente fissata al 23 febbraio 1982. Per altre domande di proroga, presentate dalla ditta, l'Amministrazione sta vagliando la documentazione prodotta a sostegno delle richieste.

Il meccanismo della revisione prezzi non premia le inadempienze contrattuali; ovviamente i ritardi non giustificati non soltanto sono penalizzati, ma vengono — soprattutto questo è il punto — esclusi dalla revisione.

Punto diciottesimo: l'articolo 28 del contratto indica le modalità di pagamento che prevedono l'anticipo del 21 per cento

del prezzo delle quattro unità all'approvazione del contratto stesso nei modi di legge, ed una rateizzazione a stati di avanzamento di ogni singola unità. Gli stati di avanzamento vengono valutati dal competente ufficio tecnico di vigilanza, sulla base delle lavorazioni già effettuate nelle varie fasi della costruzione, ivi comprese le lavorazioni in officina e le commesse di subfornitori. L'avanzamento delle lavorazioni dell'8 per cento al 15 agosto 1979 è da intendersi globale e riguarda quindi non solo la costruzione vera e propria, ma tutto ciò che è connesso all'avvio della produzione, comprese le spese non ricorrenti previste dal contratto.

Punto diciannovesimo: effettivamente la costruzione dei cacciamine, di cui stiamo parlando da un pezzo, come in tutte le commesse navali è caratterizzata dal concorso di una pluralità di ditte subfornitrici, stante la complessità delle opere da realizzare che richiedono l'intervento di industrie operanti nei più diversi settori. A prescindere dal contributo tecnico e dalla rilevanza economica di ciascuna partecipazione, il ruolo e la competenza dei cantieri nell'approntamento delle unità sono indiscutibili. I cantieri, infatti, non soltanto si occupano direttamente della costruzione dello scafo, ma eseguono il coordinamento generale dell'allestimento, studiando in dettaglio tutte le sistemazioni e curando la messa in opera di tutti gli impianti e componenti in armonia con il progetto della nave, della cui realizzazione è unico responsabile.

Punto 20): come è stato detto in più occasioni, le indagini a suo tempo eseguite dalla Difesa portarono all'accertamento della validità della tecnologia della *Intermarine*. Essendo tale tecnologia patrimonio della società, in mancanza di idonee alternative, verificata in sede di indagine di mercato, la commessa dei cacciamine non poteva essere suddivisa tra più cantieri.

Punto 21): il problema della riparazione di eventuali danni presenta aspetti diversi da quello dell'assiemeamento delle parti prefabbricate in sede di costruzione. La

possibilità di riparare lo scafo esiste, e con risultati accettabili. Ma l'aspetto più importante da considerare, nei riguardi della tecnica costruttiva adottata, è la scarsa vulnerabilità dello scafo, e quindi la scarsa probabilità di dover operare riparazioni di vaste proporzioni, comunque sempre fattibili.

Punto 22): il collegamento della plancia allo scafo non è realizzato mediante bulloni. Le file di bulloni esistenti hanno lo scopo di centramento delle parti, da collegare poi chimicamente. Il collegamento dello scafo ai motori non è diretto, ma avviene attraverso una struttura di idonee caratteristiche. Tutti i tipi di collegamento adottati sono sempre in armonia con le prescrizioni contrattuali.

Punto 23): le attuali valutazioni, anche in campo alleato, escludono possibili soluzioni, operativamente valide, di mine anti-cacciamine prima degli anni '90. L'analisi del rapporto costo-efficacia, inoltre, induce a ritenere alquanto problematica la realizzazione.

Quanto segnalato dall'onorevole interrogante era ben noto alla marina militare: per poter contrastare efficacemente la minaccia delle mine, è necessario poter disporre di apparecchiature sia per il dragaggio, sia per la caccia alle mine stesse. Dette apparecchiature possono essere imbarcate su un'unica piattaforma di tipo polivalente (800-900 tonnellate), oppure su piattaforme distinte, idonee al solo dragaggio o alla sola caccia delle mine (500 tonnellate).

La soluzione polivalente appare in prima istanza di minor costo globale e gestionale. Tuttavia è da rilevare che la medesima è decisamente meno flessibile dal punto di vista operativo, in quanto comporta unità di elevate dimensioni, scarsamente idonee alla condotta di operazioni in acque ristrette, e implica un indice più elevato di indisponibilità delle apparecchiature a fronte di eventuali avarie della piattaforma. Anche da questo punto di vista le specifiche dei cacciamine della classe «Lerici» rispondono ai requisiti operativi dettati dallo stato maggiore della marina per il breve e medio

termine. Non si ritiene pertanto necessario promuovere alcuna revisione delle stesse.

Punto 24): nelle giunzioni dei laminati è necessario che l'assiamento di tutte le parti costituenti il complesso dello scafo resistente avvenga in maniera ottimale. A tal fine l'unione viene eseguita per laminazione in ambiente coperto e con temperature e umidità dell'aria controllate, così da assicurare la massima omogeneità strutturale del manufatto.

Punto 25): come sopra precisato, gli stampi sono di proprietà della Difesa, per cui l'utilizzazione degli stessi è assoggettata al pagamento di *redevance* a favore dell'erario. Come già detto, i cacciamine destinati alla Malaysia, per i quali l'*Intermarine* è stata regolarmente autorizzata ad avviare trattative commerciali e, successivamente, ad esportare dietro rilascio della relativa licenza, vengono forniti con esclusione di apparecchiature coperte da segreto. Risulta che, con istanza del 21 1981, l'ammiraglio Birindelli chiedeva la concessione del sequestro conservativo per lire 8 miliardi e 750 milioni nei confronti dell'*Intermarine* a garanzia di un presunto compenso a lui spettante per una mediazione prestata. Il tribunale autorizzata il sequestro imponendo al Birindelli una cauzione di lire 5 miliardi. Non essendo stata versata tale cauzione, il tribunale di La Spezia, con ordinanza del 5 agosto 1981, dichiarava inefficace il sequestro conservativo, autorizzato ed eseguito. Il nostro ambasciatore in Malaysia, in occasione della pubblicazione sulla stampa locale di notizie sulla questione del cacciamine, si era limitato a trasmettere telefonicamente al direttore del *The New Straits Times* la precisazione fornitagli dalla ditta *Intermarine*, chiarendo esplicitamente che tali notizie provenivano dalla ditta interessata.

Quanto al ventiseiesimo punto, preciso che alla riunione tenutasi il 31 gennaio 1981 presso la prefettura di La Spezia, sul problema dell'apertura del ponte, vennero invitati, oltre ai parlamentari eletti nella provincia, tra i quali l'onorevole Accame, i rappresentanti degli enti e degli

organi più direttamente responsabili, ai fini della valutazione obiettiva del problema e della eventuale determinazione di un elemento di orientamento risolutivo, non vennero invece chiamati a partecipare esponenti di associazioni ecologiche, nella intenzione degli invitanti per evitare argomentazioni non utili ad un incontro di carattere squisitamente tecnico, e considerato anche che le preoccupazioni degli oppositori all'apertura erano ben presenti agli amministratori cui competeva prendere una decisione al riguardo.

MAURO MELLINI. Erano ben presenti anche quelle altre per la verità, anzi...!

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il 16 marzo dello scarso anno il prefetto ha ricevuto separatamente rappresentanti dell'Unione industriali e della Federazione sindacale unitaria che chiedevano di poter partecipare alla riunione presso il Ministero dei lavori pubblici. Venuti a conoscenza degli appuntamenti fissati presso la prefettura, alcuni esponenti di associazioni ecologiche chiedevano telegraficamente di presenziare. Gli stessi venivano informati da funzionari della prefettura che gli incontri erano limitati alle singole organizzazioni e che non avevano il carattere di un confronto di posizioni fra i rappresentanti di diverse parti. Veniva tuttavia precisato che la prefettura era senz'altro disponibile a ricevere in altra occasione e a trasmettere agli organi governativi competenti anche le argomentazioni e le richieste degli ecologisti. Presumibilmente a tale circostanza si riferisce l'onorevole Accame per affermare che il prefetto avrebbe convocato a dibattere il problema solo industriali e sindacati favorevoli alle tesi dell'*Intermarine*, rifiutando di ricevere rappresentanze di ecologisti. È comunque da escludere che in occasione delle riunioni svolte il prefetto abbia assunto impegni in merito all'apertura apertamente le parti del cantiere» (secondo una testuale frase dell'onorevole Accame). Solo dopo la riunione tenutasi il

23 aprile 1982 presso la direzione generale dell'ANAS, riunione in cui emerse un preminente orientamento favorevole all'apertura del ponte, anche la prefettura di La Spezia ha comunicato la propria adesione a tale orientamento.

Quanto al punto 27), posso precisare che sono in corso studi da parte della società Indeni per una eventuale associazione al cantiere *Intermarine* di La Spezia allo scopo di realizzare a Gaeta una nuova attività sostitutiva che consenta l'assorbimento del personale della raffineria di Gaeta, già facente parte del gruppo Monti, per la quale è stata decisa la cessazione delle attività. Tale ipotesi è oggetto di approfondito esame da parte dei competenti organi ministeriali, stante la complessità della questione.

Per quanto riguarda il punto 28), il Ministero del commercio con l'estero fa presente che anche nel caso di eventuale accertamento della proprietà estera, totale o parziale, del capitale *Intermarine*, ed il conseguente possibile trasferimento di dividendi in altro paese, non si darebbe luogo ad esportazione di valuta, né a costituzione di capitali all'estero, trattandosi di operazione prevista dalla normativa vigente e non soggetta ad autorizzazione valutaria. Comunque non risulta essere questa la situazione.

Per quanto riguarda il punto 29), come ho prima accennato, le quote di *redevance* saranno versate dalla ditta direttamente all'erario.

Questa la risposta alla parte centrale della lunga interrogazione dell'onorevole Accame. Credo che la maggior parte delle altre interrogazioni siano coperte...

ELISEO MILANI. Dal segreto militare?

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa...* dalla vasta esposizione che ho ora fatto, che non credo possa configurarsi sotto la forma di segreto militare, ma, semmai, sotto la forma opposta.

Per quanto riguarda, comunque, gli altri documenti, debbo precisare all'onorevole Cerquetti le penalità previste dal

contratto per i ritardi. Per i ritardi nella presentazione alle prove dette penalità sono di 150.000 lire/giorno per il primo mese, 300.000/giorno per il secondo mese, 600.000/giorno per il terzo mese, 1.200.000/giorno per i mesi successivi. Inoltre, come ho già precisato, la revisione prezzi non è applicata ai periodi di ritardo penalizzati: questa è forse la penalizzazione maggiore.

Per quanto attiene al funzionamento dei comitati, ho già risposto all'onorevole Cerquetti con una precisa aggiunta che ora ripeto: per quanto riguarda il funzionamento dei comitati per le leggi promozionali, è da considerare che la natura di detti organismi importa che i punti di vista dei singoli membri ed i rapporti anche dialettici tra gli stessi, per arrivare alla formulazione del parere in ordine ai vari affari oggetto dell'esame, si risolvano in una valutazione unitaria resa alla stregua dei normali criteri propri della collegialità. Qui è detto, in modo piuttosto complesso, che quello che conta poi è il parere espresso con un voto.

Una modifica di tali criteri nel senso prospettato non sembra attuabile in via meramente amministrativa. Dirò all'onorevole Cerquetti che nel comitato che presiedo cerco sempre, per la verità, di arrivare a soluzioni nelle quali non siano in minoranza i rappresentanti dei corpi consultivi speciali, come il Consiglio di Stato e la Corte dei conti. Quindi, qualcosa in questo senso si potrà anche fare, ma ritengo che non possa costituire materia di autoregolamentazione; evidentemente, dovrebbe essere materia di una direttiva del Parlamento o frutto di una auto-organizzazione dei comitati.

Agli onorevoli Cicciomessere, Bonino e Mellini, in aggiunta a quanto detto prima, debbo precisare che i ritardi nell'approntamento della prima unità sono stati determinati dalla particolare complessità tecnica della commessa in relazione anche al concorso nella realizzazione di numerose ditte. Tuttavia sono all'attenzione dell'amministrazione le conseguenze da collegare alla mancata osservanza dei termini.

Per quanto riguarda il dottor Giorgio Punzo, debbo precisare che lo stesso, attualmente capo della segreteria particolare del ministro della difesa, è stato in servizio presso l'Ufficio progetti navi (sezione navi minori) del Comitato per i progetti delle armi e delle navi della marina militare dal 1° maggio 1961 al 30 giugno 1977, in qualità di perito tecnico disegnatore.

La catena di comando responsabile della progettazione era composta: da un ammiraglio ispettore capo, presidente del comitato; da un contrammiraglio, capo reparto; da un capitano di vascello, capo ufficio; da un capitano di fregata, capo sezione. Il dottor Punzo era addetto a quest'ultima sezione, con le mansioni di perito tecnico disegnatore, come ho detto, e ha collaborato alla stesura di diversi progetti di massima di navi, ivi compresi i cacciamine; non ha mai, ovviamente, partecipato alla redazione di contratti di fornitura.

Mi sembra di aver così esaurito, signor Presidente, tutti i punti sollevati dagli onorevoli interroganti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, c'è una mia interrogazione...

PRESIDENTE. È «fuori sacco», come alcune altre, onorevole Baghino...

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Credo che la mia risposta sia stata così ampia da soddisfare tutte le domande che mi sono state poste. Comunque, in questo momento non ho alcun riferimento preciso alla sua interrogazione, onorevole Baghino; se ha un momento di pazienza, le rileggo il testo e aggiungerò quel che c'è da aggiungere.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, lei ritiene dunque di aver risposto anche a tutte le interrogazioni «fuori sacco»?

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sì, signor Presidente.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non capisco perché a tutte le altre interrogazioni «fuori sacco» ha risposto e alla mia no!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, il Governo colmerà subito questa lacuna.

ROBERTO CICCIOMESSERE. Signor Presidente, nella mia interrogazione c'è una domanda essenziale alla quale il sottosegretario non ha risposto. Chiedo di sapere se il cacciamine «Lerici» risulta attualmente ormeggiato — e quindi è stato varato — nel fiume Magra e, in caso affermativo, per quale ragione non viene consegnato alla marina militare. Vorrei sapere, inoltre, perché sono state concesse proroghe fino al 15 gennaio 1983.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, intende fornire ulteriori elementi agli onorevoli interroganti?

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, mi sembra che le domande poste dall'onorevole CiccioMessere abbiano trovato soddisfazione, per quanto implicita, nella risposta che ho prima fornito. L'onorevole CiccioMessere sa che abbiamo parlato di un ponte che si frappona fra la costruzione e la consegna...

TOMASO STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Basta sparargli contro!

FALCO ACCAME. Prima c'era il ponte, poi è stata costruita la nave!

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Al punto b) dell'interrogazione dell'onorevole Baghino ho risposto; quanto al punto c), il Governo auspica che si giunga rapidamente alla giusta determinazione, ed ho esposto tutti i passaggi che si dovranno compiere per arrivare ad essa; inoltre, l'Amministrazione intende tutelare i diritti delle popolazioni interessate e salvaguardare il paesaggio.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-03200.

MAURO MELLINI, Signor Presidente, signor sottosegretario, credo che la vicenda dell'*Intermarine*, dei cacciamine e del ponte, e di tutto quello che la circonda, sia emblematica del sistema di interessi e di operazioni che si svolgono attorno alla difesa della patria, agli armamenti, all'industria degli armamenti e alle tecniche che queste industrie mettono in atto per imporre i loro interessi alle autorità, all'opinione pubblica, alla società civile.

Il sottosegretario si è guardato bene, nella sua risposta, dal fare alcun riferimento ad una situazione che pure è ben nota e conosciuta, che consiste in un'opera di coinvolgimento (e uso questa parola per non usare quella più propria, che è «corruzione») dell'*Intermarine* nei confronti di partiti, sindacati e organizzazioni varie...

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Se a lei risulta una cosa del genere, deve rivolgersi alla magistratura, come faremmo subito noi se ci risultasse. Ma non ci risulta nulla.

MAURO MELLINI. Credo che la magistratura si stia già occupando di qualcosa a proposito di queste attività. Certo è che vi è stato un piano ben organizzato in questa direzione; e, guarda caso, l'unico inciampo è stato rappsnetato (oltre che dall'attenzione di alcuni parlamentari, tra cui certamente il più attento è stato il collega Accame) da quelle organizzazioni ecologiche che si è ritenuto di tenere fuori dai citati incontri e confronti dato che — come ci ha detto il sottosegretario — il prefetto già conosceva le loro posizioni!

La realtà è che, al di là dell'interesse per questo affari dei cacciamine, se ne muovono altri. E abbiamo inteso parlare di tangenti per otto miliardi percepite (o che avrebbero dovuto essere percepite) da un ammiraglio per un affare che — come ci ha detto il sottosegretario — pre-

supponeva una autorizzazione della marina.

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Tutte le esportazioni di armi dall'Italia presuppongono una autorizzazione amministrativa, che però non ha niente a che fare con la mediazione.

MAURO MELLINI. Certo, però in questo caso — che strano! — la mediazione viene data non ad un mediatore qualsiasi, ma ad un ammiraglio, sia pure a riposo, che ha ricoperto altissimi incarichi nella marina!

Poi, questa storia del ponte! Su questa assurdità, la risposta ad una questione così stravagante e scottante non è venuta. Ci è stato detto che il cacciamine è ormeggiato nel fiume perché si aspetta che venga aperto il ponte. Questo mi fa pensare alla novella «La giara», di Pirandello, in cui chi la deve riparare ci si mette dentro e chiude la giara con le grappe. Fino a questo punto, dunque, è mancato soltanto il «don non-so-come» che possa dare un calcio alla giara per rompere tutto! E questo si sta aspettando, che qualcuno rompa tutto! E si cerca di mettere la stessa marina nella condizione di dover far questo, di doverci mettere i sindacati, i partiti, con una operazione che è veramente scandalosa.

Signor sottosegretario, lei è venuto a dirci che il cacciamine non può essere varato perché c'è il ponte, che il ponte deve essere aperto, che l'*Intermarine* non lo apre, ma non ci ha detto nulla su una cosa che dovrebbe ben risultare all'amministrazione visto che il prefetto era così bene a conoscenza del punto di vista degli ecologisti. La realtà è che, qui, invece di dragare le mine, si vuole dragare il ponte per aprire il bacino del Magra ad una speculazione enorme, colossale, ben più grossa dell'operazione, per la quale una tangente di otto miliardi è ritenuta congrua, visto che il tribunale ha concesso — sia pure con una cauzione non indifferente — un sequestro conservativo.

È quindi di tutta evidenza che il pro-

blema politico vero di questa vicenda non è dato dalle questioni che pure concorrono a dare un'impressione di gravità, ma dal concatenamento di questi interessi, e dal modo in cui tali interessi sono stati congegnati, in maniera tale da creare attorno all'operazione in questione il grimaldello per dar luogo, poi, a forme sempre nuove di speculazione! Di questo strano contratto, non parlerò: ne parlerà il collega Accame, se ne avrà il tempo; non gli invidio la difficoltà di dover rispondere in cinque minuti a tutti i punti sui quali si è articolata la lunga risposta del Governo. Sottolineo che proprio questo è l'aspetto più grave, sul quale non si è avuta risposta alcuna: il concatenamento degli interessi. Si risponde — come se fosse la cosa più normale di questo mondo — che c'è un'operazione di mediazione, di questa rilevanza. Certo, riguarda la Malaysia (*Interruzione del sottosegretario di Stato Bartolo Ciccardini*) ma, guarda caso, qui non si tratta di un esperto di problemi del Medio Oriente, perché a compiere questa operazione di mediazione è un ammiraglio: guarda caso, di tutto questo affare, si presuppone come base un'autorizzazione da parte della marina! Questo è quanto ci è stato detto; ma un giudizio sull'incidenza, sull'intervento di questo personaggio, non ci viene fornito: è assolutamente normale? Capisco che, per chi tratta i problemi delle armi, della vendita di armi all'estero (e non soltanto all'estero), questi problemi delle tangenti poi diventano normali; sappiamo di quale rilevanza e frequenza siano questi problemi, ma questo è certamente il più grave! Non ci vien data alcuna risposta in ordine al grimaldello che viene usato, a questa forma di pressione, a questa scelta dietro la quale sappiamo che è evidente il tentativo di aprire questo bacino alla speculazione edilizia; non ci viene fornita spiegazione alcuna su questa operazione perché coinvolge naturalmente anche i sindacati, con il solito sistema di usarli con un ricatto, per ricattare ulteriormente, ricatto qual è quello usato col problema dell'occupazione per operazioni, affari, imprese

che ben conosciamo.

Dobbiamo dichiararci profondamente insoddisfatti di una risposta che elude tutti i nodi del problema considerato, in una vicenda veramente grave, emblematica e tale da sottendere una serie di altri problemi.

Torneremo ad occuparcene e non ci accontentiamo di queste risposte; dovremo ripetere molte domande e procedere ad interventi anche gravi, anche in altra sede, su queste questioni!

PRESIDENTE. L'onorevole Accame ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-06105.

FALCO ACCAME. Signor Presidente, dichiararmi insoddisfatto sarebbe semplicemente ridicolo. Prima, il collega Brocca ha usato il termine di sconcertato: vorrei usarne uno simile. Sono esterrefatto di questa risposta, una risposta che contiene un numero di falsità ed omissioni veramente incredibile! Mi costringerà a ripresentare tutta una nuova serie di interrogazioni; a chiedere l'intervento personale del Presidente del Consiglio; a chiedere che siano trasformate a risposta orale tutte le altre interrogazioni a risposta scritta, per la loro iscrizione all'ordine del giorno!

Ritengo questa risposta, francamente, un insulto alla serietà dell'opera dei parlamentari e mi scuso con l'onorevole Ciccardini, che ha letto questa risposta. Ho solo cinque minuti di tempo e quindi mi è assolutamente impossibile riprendere le infinite argomentazioni che vi sarebbero: lo farò con altre interrogazioni, in tutte le forme possibili, per stabilire la verità. A cominciare dal ridicolo signor Fantacci, un maggiore o colonnello della marina, degradato per l'occasione, per non ammettere quello che avevo chiesto in una mia interrogazione: se egli era all'*Intermarine*. Mi hanno risposto di no; oggi, dopo aver addotto la documentazione, sono costretti a rispondere di sì; fino al comandante della Guardia di finanza, Giuliano Terme di La Spezia, che si trova alla ditta *Intermarine*. Figurava nella mia

interrogazione, ma non si è risposto al riguardo. Così, dicasi per l'ammiraglio Paglia, firmatario del contratto, del quale avevo domandato se avesse presentato le dimissioni: si è risposto di no mentre ho procurato la documentazione al ministro, per provare che la risposta doveva essere positiva! Oggi di tutto ciò si tace e questi fatti sono estremamente gravi. Io ritengo che la Camera abbia il diritto di conoscere la verità; questa volta non vi è stata alcuna risposta su questi tre casi che ho citato, ed è un fatto molto grave per il rispetto del Parlamento. In ordine alla questione del segreto vi sarebbero molte considerazioni da fare. Mi ricordo che ricorsi all'onorevole Bandiera per poter conoscere le specifiche. Mi fu risposto che non era possibile conoscerle in quanto esse erano segrete. Ma ciò che è segreto per un parlamentare non è segreto per la Malaysia. Si dice ora che segreti non ve ne sono, ma qui bisogna decidersi: se ad un parlamentare si risponde che le specifiche sono segrete — e si danno alla Malaysia — non si può poi affermare che questi documenti non sono più segreti. Vorrei solo far presente che le segnature acustiche, magnetiche e di pressione, che sono le impronte digitali di una unità di questo tipo devono considerarsi segrete. Vorrei inoltre dire che il signor Trimming è un cittadino sudafricano con doppia nazionalità e pregherei l'onorevole sottosegretario di verificare quanto affermo a questo riguardo.

Vorrei fare delle brevissime considerazioni sull'incredibile convenzione e sull'ancor più incredibile contratto dei quattro cacciamine della marina italiana. La convenzione è stata firmata la notte del Natale 1976; tale convenzione autorizzava l'apertura del ponte una volta alla settimana e tutte le volte che era richiesto per conto terzi. La marina militare con questa convenzione non aveva alcun titolo per sostenere che la ditta poteva portare a mare i cacciamine. La convenzione da sola, quindi senza la concessione edilizia che non esisteva il 24 dicembre 1976 e che non esiste oggi nel 1983, e senza l'autorizzazione della capitaneria di porto

ai sensi dell'articolo 55 del codice della navigazione, non poteva essere addotta a pretesto per portare i cacciamine in mare. Nel contratto non si parla della convenzione, si parla solo della consegna a mare. Allora non essendoci la possibilità di trasportarli a mare aprendo il ponte — perché in assenza della concessione edilizia e senza l'autorizzazione della capitaneria di porto la convenzione non aveva alcun valore — la società fece uno studio alternativo. In questa sede rinnovo ancora la richiesta, da me formulata infinite volte, di far conoscere ai parlamentari questo studio in quanto è impossibile sostenere la tesi che i cacciamine non possono essere messi in mare, proprio perché la ditta fece uno studio per il passaggio di tali mezzi via terra. Queste unità possono essere messe in mare anche per parti e zavorrate; vi sono quindi tre alternative che non richiedono l'apertura del ponte. Le risposte qui forniteci sono di una falsità incredibile ed io voglio denunciare ciò con chiarezza.

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Questo è stato detto nella risposta!

FALCO ACCAME. Non c'era, io ho cercato solo di precisare alcune cose; lei, signor sottosegretario, ha tutte le possibilità per verificare se ciò che affermo è vero o falso.

Per quanto riguarda il contratto, il rappresentante del Governo si è dimenticato di far cenno ad un esposto presentato al ministro della difesa di allora, onorevole Ruffini, in cui i cantieri italiani, danneggiati da questa commessa, denunciavano l'incredibile contratto. Di questo incredibile contratto, di cui si potrebbe parlare per ore, cito solo questi aspetti che riguardano la falsità delle argomentazioni qui sostenute. Si parla di ricerca di mercato, ma essa è stata fatta dopo che la ditta aveva ottenuto l'opzione per la costruzione di dieci cacciamine. Una cosa pazzesca! Prima la ditta ottiene l'opzione, la pubblica su *Jane's fighting ships*, l'almanacco navale inglese, nel 1976 si legge l'inserzione dell'*Intermarine* che aveva

già ottenuto la commessa per dieci cacciamine poi si fa un'indagine di mercato, ma ciò è incredibile! Nel 1976 i capitali stavano tutti all'estero, quando cioè sono stati presi i primi contatti, quando è stata fatta la prima «fetta» della nave. Questa storia della «fetta» della nave sarebbe una cosa boccaccesca, ma non voglio entrare nel merito di questa vicenda perché ci sarebbero da fare veramente delle risate. È qualcosa di strabiliante che nemmeno Boccaccio avrebbe avuto la fantasia di pensare.

Vorrei pregare il sottosegretario di controllare se il capitale si trovava presso queste ditte fino al dicembre del 1976, cioè dopo che era stata dichiarata l'acquisizione dei dieci cacciamine e dopo la ricerca di mercato, che risale al giugno del 1976. Mi riferisco alla *Simonin* di Zurigo, alla *Verkehrs* di Losanna, alla *Tesaurus* di Montreal, alla *Credit industriel* di Zurigo e alla *Tesa* di Lussemburgo: verifichi queste cose! Perché non si risponde? Perché deve essere il replicante a dover richiedere una risposta a queste incredibili omissioni?

La ditta, dopo che aveva avuto contatti con la marina militare per anni, finalmente nel dicembre 1976 ha fatto tornare in Italia questi capitali. Ma quando la ditta ha intrapreso questi contatti? Quando ha già ottenuto praticamente la privativa su questa commessa. Allora il capitale era lì. Questo dovrebbe verificare il Governo.

Ancora un brevissimo accenno sulla incredibile questione dei ritardi. Alle altre ditte concorrenti si dettero quindici giorni di proroga, mentre ora si accetta un anno di ritardo senza che si faccia nulla. Erano 1050 giorni solari dall'epoca del contratto che è del 1978; quindi si sarebbe arrivati, *grosso modo*, all'ottobre 1981. È già trascorso tutto il 1982 e l'erario e la Corte dei conti cosa dicono? Attendono! Lei conosce il meccanismo della revisione prezzi: le penalità sono bassissime e la revisione prezzo è altissima. Quella attuale è di 88 miliardi su una commessa di 64! Così vengono spesi i soldi degli italiani e non si fa nulla!

Questa è la estrema gravità di questa faccenda. Non si verifica nulla e si concedono proroghe su proroghe! Verifichi il signor sottosegretario se l'11 settembre era stato imposto alla ditta di consegnare i cacciamine per il 15 ottobre. Poi si è passati al 30 novembre, poi al 15 gennaio di quest'anno. Non ho capito bene se lei ha parlato del 23 febbraio del 1982 e del 1983: ma se è il 1983, chi ha dato questa autorizzazione? Cosa fa la Corte dei conti? In base a quali motivi il cacciamine già consegnato resta lì? Si potrebbe portarlo fuori dal ponte zavorrandolo, oppure via terra, oppure togliendo la parte superiore della plancia perché così ci passerebbe anche non zavorrato: non si vogliono scegliere queste soluzioni alternative! Perché? Noi abbiamo diritto di sapere cosa c'è dietro questa incredibile vicenda che ha permesso di fare l'assegnazione ad una ditta che in quell'epoca — come lei ha detto — aveva i carri-ponte! Ma sa da quanto erano, onorevole sottosegretario, i carri-ponte? Erano da 50 tonnellate e non da 500. Quindi quando la ditta ha avuto questa commessa (e questo dobbiamo verificarlo) come è stato possibile che ciò avvenisse? Essa non aveva nemmeno il bacino di varo, per cui non poteva varare i cacciamine e non li poteva portare non solo in mare, ma nemmeno nel fiume, perché mancava la trincea dove costruirli. Lei stesso ha detto che è stata fatta nel 1979.

PRESIDENTE. Onorevole Accame, ha largamente superato il tempo a sua disposizione.

FALCO ACCAME. Il contratto è stato fatto nel 1978, ma signor sottosegretario, nel 1979 — come lei stesso ha ammesso — essa non aveva nemmeno un bacino di varo elementare.

BARTOLO CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per la difesa. L'ho detto, non «ammesso».

FALCO ACCAME. Allora deve anche trarne le conseguenze: lei deve dire che è

vero che abbiamo iniziato con due anni di ritardo, ma la ditta allora non era in condizione di iniziare. Come si è potuto dare una commessa di questa rilevanza ad una ditta in tali condizioni?

I ritardi ci sono, certo! Abbiamo cominciato con quasi due anni di ritardo, ma nessuno ha mai detto nulla.

Mi fermo qui, ma su ognuno di quei 29 punti potrei dire moltissime cose gravi. Sarò costretto a farlo con nuove interrogazioni, sperando che nel Parlamento si abbia una voce di verità. Io non faccio colpa all'onorevole Ciccardini di quanto ha letto, anche perché molte questioni sono di tipo tecnico. Ma ci sono questioni amministrative, onorevole Ciccardini, che sono estremamente gravi, sulle quali io credo che lei, che presiede un comitato, dovrebbe riflettere attentamente, così come dovrebbe leggere attentamente quanto è contenuto nelle mie interrogazioni, anche in tutte quelle di cui chiederò l'iscrizione all'ordine del giorno trasformandole in interrogazioni a risposta orale (mi pare siano una cinquantina), perché si sappia finalmente la verità su questo caso, che io ritengo una delle più incredibili vicende di commesse militari mai accadute nella storia del nostro paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Milani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-07175.

ELISEO MILANI. Signor Presidente, sarò molto rapido.

Siamo in presenza di un caso incredibile, che mette in risalto quanto siano rilevanti gli interessi nel settore degli armamenti e come non siano facili certe operazioni spregiudicate: o certe operazioni sono «garantite», oppure vengono in superficie con tutte le brutture che sono proprie di un settore come quello delle forniture militari.

In questo momento non ne ricordo il nome, ma posso dire che un sottosegretario al tesoro di un grande paese come gli Stati Uniti d'America ha potuto dichiarare che, se in qualche modo si riuscisse a

fare pulizia in questo settore, quel paese potrebbe risparmiare alcuni miliardi di dollari per forniture militari.

BRUNO FRACCHIA. Il sottosegretario americano equivale al nostro ministro!

ELISEO MILANI. Certo, ognuno sa che il sottosegretario in America è come un ministro.

Non c'è dubbio che anche da noi questi siano gli aspetti di rilievo della situazione e che tali aspetti coinvolgano anche problemi politici. Ad esempio, posso dire che ho capito l'accento polemico fatto dal sottosegretario: se fossimo attenti, oltre che alle piste di altri paesi, a qualche pista italiana nel settore degli armamenti, con tutta probabilità ci sarebbero qui delle risposte più persuasive.

Naturalmente, noi ci dichiariamo assolutamente insoddisfatti, perché questo caso è così paradossale ed anche così paradossalmente documentato all'opposto, da mettere in rilievo come questi interessi, scontrandosi, facciano venire in superficie degli spezzoni di verità che sarebbe opportuno fossero approfonditi dai responsabili politici, non dal sottosegretario. Noi avevamo chiesto al ministro se avesse o meno predisposto un'inchiesta amministrativa su tutte queste vicende, e non mi pare che ci sia stata data una risposta.

BARTOLO CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per la difesa. Non c'è stata risposta su questo punto.

ELISEO MILANI. Ecco, non c'è stata risposta. Ma questo è il punto politico. Mi interessa che la Camera conosca la verità. Io sono un parlamentare e, come tale, voglio la verità. Ma voglio sapere se il responsabile politico del dicastero (mi rivolgo a lei — mi consenta — in subordine, rispetto al responsabile politico che è il ministro) voglia o meno disporre questa inchiesta amministrativa per sapere come siano andate a finire le cose. Diversamente, ognuno si sentirebbe qui autorizzato ad alzare la voce ma, arri-

vando alle responsabilità politiche, si andrebbe comunque per la tangente. Ed io credo che in tutta questa vicenda la responsabilità più rilevante sia proprio quella politica del ministro. Vuole o meno il ministro disporre questa inchiesta amministrativa? Vuole dare qui delle risposte che siano adeguate a questo caso, oppure vuole affidarsi agli uffici che dispongano delle risposte attraverso documentazioni tutte contestabili, uscendo per la tangente da questa situazione? Ecco il punto.

D'altro canto, ci sono parecchie inchieste giudiziarie in corso, e mi auguro, essendoci una Commissione di inchiesta parlamentare sulle forniture militari, che tale Commissione a questo punto non soltanto indaghi sui problemi generali delle forniture militari, ma assuma questo caso come esemplare e vada quindi esemplarmente a fondo di operazioni o di interventi che si fanno in questo settore, dato che per ognuno di noi è praticamente impossibile, non avendo uffici a disposizione, avere questo tipo di documentazione.

Perché il Parlamento sia informato e conosca la verità ci sono due modi: o il ministro va a fondo personalmente in questa situazione assurda, ovvero il Parlamento, attraverso questa Commissione, assume la documentazione presentata oggi in contraddittorio in quest'aula e fa un'inchiesta specifica che sia in grado di fornire la risposta che qui è mancata.

Naturalmente mi dichiaro assolutamente insoddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Ciccio Messere ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-07186.

ROBERTO CICCIO MESSERE. Signor Presidente, con questa vicenda dell'*Intermarine* è possibile comprendere con esattezza qual è la concezione difensiva del Governo, del ministro Lagorio e, evidentemente, anche del sottosegretario Ciccardini: la difesa degli interessi, della corruzione, dell'utilizzazione dell'amministra-

zione per fini personali. È questa infatti la situazione cui ci troviamo di fronte, signor Presidente.

Questo cacciamine attualmente sta alla fonda nel fiume Magra, è pronto, è stato varato, ma non viene consegnato, con danno non soltanto di natura patrimoniale, ma anche difensiva. Poco fa, infatti, il sottosegretario Ciccardini ci ha parlato della difesa armata; ma noi, in questo momento, siamo privi di cacciamine, perché l'*Intermarine* vuole farli passare sotto il ponte. Davvero non mi rendo conto come un sottosegretario per la difesa possa accettare di rispondere su cose di questo genere, nel momento in cui il ministro, in prima persona, si assume interamente la responsabilità di questa vicenda al cui confronto quella della *Lockheed* è uno scherzo, è una barzelletta.

Qui siamo in una situazione di totale corruzione: un'azienda che costruiva gusci, motoscafi di poche tonnellate di stazza, di pochi metri, improvvisamente ottiene la commessa per navi da 500 tonnellate... Anch'io sarei capace di costruire navi e cacciamine nel momento in cui ottenersi una commessa da parte del Ministero della difesa con queste modalità. Con una anticipazione del 25 per cento, cioè con svariati miliardi, è chiaro, che è possibile realizzare qualunque attrezzatura. E questa è la normalità negli appalti dell'amministrazione della difesa, lo abbiamo verificato nella Commissione parlamentare di inchiesta sugli approvvigionamenti militari. Questo è lo stato il normale stato di corruzione dell'amministrazione!

Ripeto, non si tratta della difesa della patria, bensì della difesa della corruzione delle forze politiche che hanno governato fin qui il nostro paese. E lo abbiamo visto rispetto a questioni marginali (scarpette da ginnastica), rispetto a commesse di ogni tipo. Vi è ormai una saldatura fra amministrazione della difesa ed interessi dell'industria fornitrice di beni e di servizi all'amministrazione medesima.

Credo che non ci sia una sola forza politica — e lo vediamo dal tenore delle stesse interrogazioni presentate — che non con-

danni questa vicenda e le modalità con cui si è realizzata. Certo, non abbiamo le prove materiali della corruzione, ma un ministro che si comporta in tal modo, che rinuncia a difendere la patria, ad avere dei cacciamine, che provoca un danno all'amministrazione, o è stupido, o ha degli interessi da difendere e da tutelare. E questa strana vicenda di un disegnatore (che l'onorevole Ciccardini ha tenuto a dirci, era l'ultima pedina dell'ufficio) che diventa improvvisamente segretario particolare del ministro della difesa, ritengo sia una vicenda significativa. Non so di che cosa si tratti, non so se questo signore sappia troppo... Evidentemente, comunque, tale carriera folgorante non può essere determinata dalle capacità di disegno di questo signor Punzo...

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La sua è una insinuazione! Se ha dei dati, li dica. In realtà, si tratta di una insinuazione e basta!

ROBERTO CICCIOMESSERE. Insinuazione? Lei ci ha tenuto tanto ad affermare che questo signore non contava nulla, che non ha contato nulla nella vicenda *Intermarine*, e che probabilmente ha fatto solo qualche disegnano... Se le cose stanno così, mi stupisco che il ministro della difesa...

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Ho parlato di parte contrattuale! Non ho detto che non ne sarebbe stato capace!

ROBERTO CICCIOMESSERE. ... alle prese con vicende enormi che riguardano i rapporti internazionali, la Bulgaria, la Turchia, e così via, faccia questo tipo di scelta.

Signor Presidente, basterebbe leggere i numeri, basterebbe rendersi conto di quanto è costata questa vicenda al nostro paese, di quanto ha pesato per le tasche degli italiani, dei contribuenti, per capire di fronte a cosa si sia. Partiamo, nel 1979, da un costo unitario di 18,5 miliardi per ogni unità, per arrivare a

20,9 nel 1980, a 35,1 nel 1981, e, secondo il bilancio attuale, a 40,6 per il 1983. Quaranta miliardi e seicento milioni per ogni unità!

Signor Presidente, mi chiedo se, di fronte a questi dati, la Camera — dico la Camera, non semplicemente le forze politiche —, la Presidenza della Camera, non ritenga inammissibile un dibattito in questi termini; non ritenga inammissibile che, di fronte ad un sottosegretario che presenta una relazione di due ore, i deputati abbiano cinque minuti di tempo per replicare. Mi chiedo se non ritenga il Presidente che, per la dignità del Parlamento, in presenza della unanimità del parere negativo e della insoddisfazione delle forze qui rappresentate, non si debba prevedere una seduta nella quale discutere su mozione, nella quale impegnare il Governo a presentare le risultanze di una inchiesta amministrativa, a presentare dati che non offendano il Parlamento, come il Parlamento hanno offeso le notizie che sono state fornite...

PRESIDENTE. Onorevole CiccioMessere, il tempo a sua disposizione è scaduto. Ha sempre la possibilità di presentare mozioni che la Camera potrà discutere...

ROBERTO CICCIOMESSERE. Sì, signor Presidente, ma io volevo porre un problema metodologico, regolamentare, di fronte ad una vicenda nella quale il sottosegretario si sente in dovere di parlare per due ore. Chiedo se sia ammissibile chiudere in tal modo la vicenda in questione e se non si debba, invece, prevedere, dietro stimolo della stessa Presidenza della Camera, una discussione di altri strumenti come possono essere quelli della mozione.

Per quanto concerne la questione del ponte, non ho capito se vi sono altre proroghe oltre quella del 15 gennaio. Mi sembra di capire, dalle parole del sottosegretario, che ve ne saranno moltissime. Nonostante, infatti, sia tecnicamente possibile trasportare i cacciamine, per via d'acqua, mediante zavorramento, o con

autotrasporto, l'amministrazione della difesa rinuncia ai suoi diritti, semplicemente per fare gli interessi dell'*Intermarine* che vuole il ponte aperto, per — evidentemente — le altre successive speculazioni che intende attuare. È una cosa inammissibile! Non ho capito — ripeto — se vi saranno ulteriori proroghe: ma per quanto mi riguarda, come già annunciato nell'atto di diffida consegnato, attraverso un ufficiale giudiziario, al ministro della difesa, porterò avanti certe cose. Ci troviamo chiaramente di fronte ad interessi privati in atti d'ufficio. Credo che anche altre sedi dovranno trattare la materia. Dicevo, che per quanto riguarda il ponte, il sottosegretario Ciccardini non sia così sicuro, non lo sia soprattutto il ministro Lagorio, di poterlo aprire. Non sia tanto sicuro.

PRESIDENTE. L'onorevole Cerquetti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-07187.

ENEA CERQUETTI. Può apparire ovvio che il ministro della difesa abbia scelto la strada di una difesa ad oltranza della propria amministrazione, ma questo fatto è meno ovvio se si tiene presente, ad esempio, che un collega di partito del ministro ha condotto insieme ad altri e più di altri una campagna per arrivare alla verità intorno a questo caso, e se si tiene conto degli atteggiamenti generali delle promesse iniziali di questo ministro quanto ad efficientismo e trasparenza dell'azione amministrativa del Ministero-Lagorio; inoltre chiedevamo la sua opinione sui fatti denunciati, ma è stata scelta la risposta del «tutto va bene madama la marchesa».

Quello che conta, sottosegretario Ciccardini, è il tono generale, e non qualche ammissione per gli intimi e gli esperti qua e là disseminata all'interno della risposta, perché proprio con alcune minori indicazioni per gli intimi e gli esperti risulta, ad esempio, una risposta che però resta implicita alla prima domanda che noi rivolgevamo al ministro circa l'esistenza della idoneità generica e

specificata della ditta ad assumere — a trattativa privata — quell'incarico. La risposta tra le righe è negativa, e la si desume anche dai fatti perché se questo cacciamine non viene consegnato è evidente che mancava l'idoneità generica e specifica. Ma questa risposta va letta soltanto tra le righe perché occorre il coraggio da parte del ministro Lagorio di dire che da parte della marina, per questa fornitura, si è scelta la strada dell'invenzione di una ditta, con le conseguenze che adesso tutti quanti dobbiamo scontare, e su cui ritornerò alla fine di questa mia replica, e sulle quali non c'è stata data risposta.

L'altra questione sulla quale il ministro non ha fornito una risposta è quella relativa alle stime iniziali di prezzo e il loro aggiustamento successivo nel tempo circa i mezzi da fornire. All'inizio era stato stimato un rapporto tra prezzo della piattaforma e sistema di combattimento che dava a quest'ultimo un peso del 15 per cento sull'onere, mentre ora siamo arrivati ad esporre un 50 per cento dell'onere per quanto riguarda il sistema di combattimento.

C'è da dire che questo non è un vizio particolare della fornitura in oggetto ma di tutti i preventivi relativi alla legge navale, che da sempre hanno totalmente sottostimato od omesso di stimare in modo corretto gli oneri per i sistemi di combattimento allo scopo di far entrare nel finanziamento dei 1.000 miliardi, stanziati dal Parlamento, il maggior numero possibile di navi, in barba a quelle che erano le effettive possibilità di bilancio stanziate dalla legge.

Su questo tema di fondo, che personalmente ho già denunciato con una relazione all'interno della Commissione d'inchiesta sulle forniture militari, non si è neppure farfugliata una risposta. A questo riguardo, a suo tempo, abbiamo chiesto con una interrogazione perché il ministro non ha pensato di prendere qualche provvedimento o di occuparsi delle due questioni testé denunciate, e del perché funzionari della sua amministrazione si sono presentati in un comitato,

come quello di gestione della legge promozionale per la marina, per affermare l'esistenza della idoneità di una ditta, su richiesta del rappresentante della Corte dei conti, e la veridicità dei risultati di quella fatidica o famosa e ancora incerta indagine di mercato.

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. L'indagine di mercato è un passaggio esatto voluto dalla legge per la trattativa privata.

ENEA CERQUETTI. È vero, ma esisteva, per esempio, la possibilità di scegliere la strada dell'appalto-concorso. Perché non è stata scelta questa strada?

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Lo si è fatto.

FALCO ACCAME. Ma è stato fatto dopo che era stata già fatta l'offerta!

ENEA CERQUETTI. Per la scelta del contraente c'erano tante possibilità.

VARESE ANTONI. Ma se avviene dopo l'opzione, allora l'indagine di mercato è una copertura!

ENEA CERQUETTI. È evidente. Vorrei che non mi si portassero via i pochi minuti che ho per rispondere, Presidente.

FALCO ACCAME. Nel *Jannès* del 1956 figurano dieci cacciamine. Questo dato era già stampato allora: porterò la fotocopia.

ENEA CERQUETTI. Signor Presidente, ho bisogno del recupero: mi interrompono!

PRESIDENTE. Onorevole Cerquetti, in questo modo si allungano i tempi: il suo intervento diventa un dialogo.

ENEA CERQUETTI. Non deve però essere a mio danno che si allungano i tempi, questo è evidente.

PRESIDENTE. La Camera avrà modo di occuparsi di questo tema in altra occasione.

ENEA CERQUETTI. Perché il ministro tace su questa questione della sottostima degli oneri dei sistemi di combattimento? È troppo comodo mandarci a dire, come è stato fatto: «Lo abbiamo fatto a fin di bene»; non ci basta, evidentemente, una risposta di questo tipo, perché non conclude nulla sulla questione estremamente complessa dell'attuale stato di avanzamento lavori, con tutto quelle percentuali (che poi si rivelano fasulle) che sono esposte nella tabella 12, e degli oneri di revisione prezzi che, così come sono quantificati, tra l'altro, sono irrisori (possono provocare un danno alla ditta di circa 400 milioni, su una fornitura di 140 miliardi, attualmente).

Voglio però trattare ancora due questioni importanti, prima di concludere. Il gruppo comunista ha chiesto al ministro di dare direttive ai comitati della legge promozionale (e lei, signor sottosegretario, ha risposto citando il caso del suo, quello dell'aeronautica), perché cessi il sistema di arrivare a voti condizionati a adempimenti di soggetti diversi dai membri del comitato. Si deve finire di dire «Io voto perché mi fido di lui», e altre affermazioni di questo tipo, che figurano nei verbali 7 e 10 della legge promozionale marina.

Ci si risponde qui che c'è una autoregolamentazione. No, Ciccardini! Cito un caso grossissimo. Ho ricevuto oggi un verbale da parte del comitato legge promozionale della marina. Avevo domandato come mai il solo comitato marina non esamina i contratti di revisione prezzi, e i progetti relativi ai mezzi da approvvigionare. La risposta è che hanno cominciato così, e continuano così, in barba all'articolo 70 della legge di bilancio 1981. L'esercito e l'aeronautica lo fanno; loro no. Ma, guarda caso, i due terzi della spesa impegnata l'anno scorso per i mezzi della marina erano per la revisione prezzi. Il grosso dell'attività contrattuale della marina, quindi, sfugge addirittura

al comitato, e viene disposto con atti amministrativi interni.

L'ultimo punto al quale l'onorevole Ciccardini, per il ministro, non ha risposto riguarda il da farsi. A questo proposito non è stata data alcuna risposta. La marina deve avere i suoi cacciamine: la consegna è in ritardo di un paio di anni. Esiste una ditta che è stata gonfiata a 350 dipendenti, che anche a misure amministrative del Ministero può opporre quello che si chiama normalmente il problema o il ricatto occupazionale (chiamiamolo come vi pare).

Su queste due questioni di fondo — come può fare la marina per avere i suoi cacciamine; come si faccia a salvaguardare, dopo tutto, l'occupazione — e, ancora, come si faccia a rispondere all'attesa di altri cantieri (ci sono infatti altri 6 cacciamine da assegnare); su queste questioni di fondo, che non riguardano soltanto l'accertamento di fatti passati, ma sono fondamentali per le prospettive future, dobbiamo prendere atto che non si ha alcuna idea. Voi aspettate, prendete tempo; ma questo è un atteggiamento politicamente scorretto, tanto quanto il venirci a dire che «tutto è andato bene, madama la marchesa». (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Avverto che l'onorevole Cuojati ha comunicato di non poter essere presente per replicare alla sua interrogazione n. 3-07188. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-07192.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se invece di essere deputato esercitassi ancora il mio mestiere di giornalista, uscirei domattina sul giornale con tutte le interrogazioni e con la relativa risposta; dopo di che passerei il «pezzo» alla procura della Repubblica; e certamente, con una iniziativa d'ufficio, arriveremmo ad accertare cosa c'è sotto queste vicende. Ci sono — ahimé — dei procedimenti giudiziari che non vanno avanti; c'è un comitato che di questo, nonostante tutte le denunce che sono state fatte, non si interessa. Dovrei

ripetere quanto è stato detto dagli altri, sottolineando qualche particolare, ma il Presidente Aniasi dopo un po' mi direbbe che il tempo a mia disposizione è scáduto. Allora io, come deputato della Liguria e consigliere comunale di La Spezia, mi limito alla fase relativa al ponte. Certamente, quando hanno assegnato la commessa, penso che qualcuno dei competenti abbia chiesto: ma voi, se ottenete questa commessa, come portate in mare le navi? Quale sarà stata la risposta? C'è il ponte, ci pensiamo noi, non preoccupatevi, dateci la commessa! Se hanno assegnato la commessa senza fare questa domanda, certamente sono degli incompetenti, ma certamente c'è stata la «strizzatina» d'occhio.

BARTOLO CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* C'è stata la convenzione!

ROBERTO CICCIOMESSERE. Sono dei corrotti, non sono degli incompetenti!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho sentito, comunque, dalla relazione del sottosegretario che l'ANAS è stata chiamata per una aggiunta alla convenzione. Se ho capito bene, questo incarico è stato dato in settembre, e da quella data l'ANAS deve procedere ad una verifica per aggiungere qualche cosa che sia categorico e preciso per poter confermare la convenzione. Ad un certo punto c'è l'impegno di non rendere valida la convenzione e quindi non autorizzare l'*Intermarine* all'apertura del ponte, se l'*Intermarine* non ha tutte le autorizzazioni da parte dei comuni e delle regioni Liguria e Toscana.

Penso infatti che nella correzione della convenzione sia stato ribadito l'impegno che, dati i piani regolatori già approvati, data la costituzione di un parco del Magra, il bacino del Magra resta per il turismo e per l'agricoltura. Niente speculazione edilizia, niente inserimento di altre aziende: questo nella convenzione deve esservi, perché altrimenti non avremo

l'apertura del ponte solo per far comodo all'*Intermarine*, ma avremo la apertura del ponte per dar luogo alla speculazione e allo stravolgimento del bacino del Magra!

Ecco l'interessamento dell'ambiente ecologico, ecco l'interessamento dell'ambiente turistico, ecco l'interessamento degli agricoltori e dei pescatori! Vi è poi l'interessamento delle popolazioni per l'acquedotto: chi trae l'acqua da quel fiume, con gli impianti della industria cosa dovrà fare? Cercare altre falde? Ecco, io questo desidero. Se tutti questi impegni sono tenuti presenti, allora bisogna fare una cosa, far conoscere la nuova convenzione ai sindaci, ai comuni, alle due province, alle due regioni, in modo che l'eventuale autorizzazione derivi dalla conoscenza della convenzione, dei termini e di ciò che potrà accadere. Perché senza questo permane l'imbroglio, o meglio, permane il timore della alterazione di ciò che si vuole, e dalla popolazione e dalla realtà e dalla situazione, che sia il bacino del Magra. La val di Magra non può essere alterata solo per questo,

anche perché è vero che ci si può preoccupare della occupazione, dell'attività lavorativa dell'*Intermarine*, ma ci si deve preoccupare anche del fatto che dare lavoro, mantenere l'occupazione di un'azienda, non rappresenti un danno per l'occupazione e per il lavoro di altre aziende e di altri cantieri che attendono dal Ministero della difesa le commesse. Perché anche questo c'è da considerare. Tagliamo questo, e ritorniamo alla realtà del ponte. Senza la garanzia che l'ANAS nel rinnovo della convenzione, nelle verifiche, nella precisazione, riesce ad inserire tutto quanto è rispondente alle esigenze delle due regioni, dei comuni interessati e della popolazione della Val di Magra, e le autorizzazioni opportune per l'apertura, per l'insediamento dei capannoni richiesti, eccetera, possono venire soltanto quanto tutti verranno a conoscenza della convenzione rinnovata, riveduta e corretta; altrimenti — e qui lo ripeto, mentre prima lo avevo corretto — rimane un intruglio, rimane un imbroglio, rimane il sospetto di sporchi interessi.

APPENDICE 14. — Resoconto stenografico - Seduta 7-9-1981

Atti Parlamentari

- 32266 -

Camera dei Deputati

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 SETTEMBRE 1981

PRESIDENTE. Passiamo alla seguente interrogazione: Mellini, Crivellini e Bonino al ministro dei lavori pubblici, «per conoscere - in relazione alla convenzione, stipulata il 24 dicembre 1979 a Genova tra la direzione compartimentale ANAS e la Spa Intermarine, in ordine all'apertura d'una campata nel ponte sul fiume Magra al chilometro 5+500 della strada statale n. 432 - se il progetto dell'opera sia stato presentato, per l'approvazione, al ministro.

Per conoscere se il ministro non ravvisi l'opportunità di negare la sua approvazione (o di revocarla, se già concessa), in forza delle seguenti considerazioni:

1) «L'approvazione dei progetti da parte del ministro equivale a dichiarazione di pubblica utilità dell'opera» (articolo 49 della legge istitutiva dell'ANAS);

2) le opere pubbliche devono essere eseguite a carico dello Stato, secondo una precisa normativa, in base a progetti compilati dagli uffici del genio civile o da altri uffici tecnici governativi (Norme per l'esecuzione delle opere pubbliche);

3) l'apertura del ponte, che sorge al confine tra Liguria e Toscana, ostacolerebbe le comunicazioni stradali tra le due regioni, con comprensibili disagi per le popolazioni, che fortemente avversano il progetto;

4) l'apertura del ponte imporrebbe un ingiustificato aggravio economico allo Stato.

Per conoscere, ancora, se sia noto al ministro che la convenzione citata disattende le precise norme che regolano la progettazione, l'esecuzione, il collaudo e l'appalto di opere pubbliche e, inoltre, riserva a privati cittadini, per interessi privati, l'uso esclusivo d'un bene pubblico, qual è il ponte. Recita, infatti, l'articolo 10 della convenzione: «L'Intermarine Spa, unica titolare dell'autorizzazione di cui al presente atto, rimarrà la sola avente diritto in via esclusiva alla movimentazione della campata».

Per conoscere se risulti al ministro che la direzione compartimentale di Genova, con foglio n. 16444, abbia negato d'aver mai concesso alcuna autorizzazione ad aprire la campata nel ponte.

Per conoscere, infine, quali provvedimenti il ministro intenda prendere a carico della direzione compartimentale di Genova che, sottoscrivendo arbitrariamente la convenzione, omettendo ogni pubblicità legale sugli atti, negando d'averli sottoscritti, ha consentito all'Intermarine di trarre in inganno le autorità militari per ottenere un'importante commessa, altrimenti non ottenibile» (3-03199).

Saranno svolte congiuntamente anche le seguenti altre interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, non iscritte all'ordine del giorno:

Accame - Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici. - Per sapere:

se è a conoscenza che l'ANAS il 24 dicembre 1976 stipulava con la Società cantieristica «Intermarine» una convenzione aziendale in base alla quale detta società poteva procedere a trasformare con una campata mobile il ponte della Colombiera alla foce del fiume Magra;

se è a conoscenza che di tale convenzione e successiva autorizzazione non veniva data notizia né al comune interessato (Ameglia) né al provveditorato alle opere pubbliche della regione Liguria né alla capitaneria di porto di La Spezia, enti interessati direttamente ad un'opera del genere;

se è a conoscenza che tale convenzione ha un carattere «feudale» in quanto concede in privativa ad un'azienda privata il godimento e la gestione di un bene pubblico;

se è a conoscenza che nel dicembre 1978 la stessa ANAS, in una lettera ufficiale alla capitaneria di porto di La Spezia, affermava di non aver mai dato autorizzazione alcuna per una simile opera.

Per sapere infine quali determinazioni intende adottare in relazione a quanto sopra segnalato (3.04311).

Accame - Al Ministro dei lavori pubblici - Per conoscere se il cantiere Intermarine di Sarzana ha ottenuto una autorizzazione da parte dell'ANAS a costruire un ponte girevole sul fiume Magra in sostituzione del ponte esistente in località Colombiera.

Quanto sopra perché esisterebbe un documento di autorizzazione inviato per conoscenza al capo cantoniere dell'ANAS di Ameglia, mentre la capitaneria di porto di La Spezia sostiene di non aver concesso l'autorizzazione alla costruzione del ponte che rientra nel territorio su cui la capitaneria ha giurisdizione (3.04312).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

SANTUZ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il progetto per la realizzazione di una campata mobile sull'esistente ponte sul fiume Magra - costruito dall'amministrazione provinciale della Spezia, proprietaria del tronco di strada, prima della sua classificazione come strada statale, avvenuta con decreto del 19 marzo 1979 - che attraversa il fiume Magra in località Fiumaretta (comune di Ameglia), venne presentato dalla ditta «Intermarine S.p.a.», a corredo della domanda volta ad ottenere l'autorizzazione ad eseguire, a propria cura e spese, la costruzione della campata, al fine di permettere il passaggio di natanti costruiti o in riparazione nello stabilimento cantieristico ubicato a monte del ponte.

In precedenza il Genio civile di La Spezia aveva reiteratamente richiesto al compartimento ANAS di Genova di adeguare la luce libera di deflusso prolungando il ponte.

MELLINI. Le date, signor sottosegretario! Hanno una importanza determinante.

SANTUZ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In precedenza, onorevole Mellini: precedentemente alla statizzazione, e quindi prima del 1979.

Nel frattempo era stato accertato che le strutture di fondazione del ponte - costituite da pali eseguiti fuori opera - risultavano scalzate a causa del notevole abbassamento del fondo dell'alveo, per cui fu necessario procedere al rafforzamento mediante sottofondazione delle pile: i relativi lavori vennero ultimati nell'ottobre 1979.

Il progetto per la costruzione della campata mobile (senza alcun onere per l'azienda) è parte integrante della convenzione stipulata con la Intermarine presso il compartimento ANAS di Genova in data 24 dicembre 1976, n. 1665 di repertorio, registrata a Genova il 29 dicembre 1976 al n. 1092, approvata con decreto aziendale n. 303/GE PS 433 in data 12 febbraio 1977.

Nel merito delle considerazioni svolte nell'interrogazione si precisa che la questione è *sub iudice*, essendo in corso inda-

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 SETTEMBRE 1981

gine giudiziaria disposta dal tribunale di Genova, che ha sequestrato presso il dipendente compartimento ANAS tutta la documentazione agli atti.

PRESIDENTE. L'onorevole Accame ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ACCAME. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io non posso ritenermi soddisfatto della risposta fornita dal Governo, perché questa elude completamente il problema, che è di estrema gravità, e che è venuto alla luce recentemente a seguito della richiesta di sequestro cautelativo di quattro navi - per un valore di 8 miliardi - della Intermarine da parte dell'ammiraglio Birindelli.

Cercherò di spiegare le ragioni della mia mancata soddisfazione per la risposta che è stata data.

Premesso che il ponte è un bene pubblico, affidato in gestione all'ANAS, che non può certo disporre a piacimento, ma solo nell'interesse della collettività, la convenzione stipulata il 24 dicembre 1976 appare sotto molti aspetti semplicemente stupefacente.

Primo aspetto. La valutazione della richiesta dell'Intermarine non fu preceduta da una consultazione con gli enti locali interessati (comuni di Ameglia e di Sarzana, provincia di La Spezia e di Massa Carrara, regioni), né con altri uffici, per statuto competenti in materia (provveditorato alle opere pubbliche, capitaneria di porto di La Spezia, sovrintendenza ai beni ambientali). Molti di questi enti, anzi, furono informati solo molto tempo dopo la firma della convenzione.

Secondo, né la richiesta dell'Intermarine, né la convenzione furono pubblicizzate nei modi e nei tempi previsti dalla legge, e cioè mediante annunci sul foglio degli annunci legali, sottraendo così ad eventuali oppositori la possibilità di interventi tempestivi.

Terzo, non si comprende poi come le spese necessarie per costruire la campata mobile e tutte le altre opere possano essere sostenute dall'Intermarine, secondo l'articolo 3 della convenzione, quando le

«Norme per l'esecuzione delle opere pubbliche» prescrivono chiaramente che queste devono essere eseguite a carico dello Stato, secondo una precisa normativa, in base a progetti compilati dall'ufficio del genio civile o da altri uffici tecnici governativi. D'altra parte l'articolo 49 della legge istitutiva dell'ANAS afferma in modo inequivocabile che «l'approvazione di progetti da parte del ministro equivale a dichiarazione di pubblica utilità dell'opera». Sono fatti che forse non desterebbero meraviglia nella repubblica di Pulcinella; ma in quella italiana - almeno per ora - sì.

Quarto, non è chiaro come si possa affidare ad una ditta privata la progettazione, l'esecuzione, il collaudo (l'ingegnere incaricato del collaudo sarà pagato dall'Intermarine, secondo l'articolo 10 della convenzione, la quale peraltro non indica le modalità del collaudo), la manutenzione, il finanziamento dell'opera.

Quinto, l'Intermarine, «unica titolare dell'autorizzazione di cui alla presente convenzione, rimarrà la sola avente diritto in via esclusiva alla movimentazione della campata in acciaio», recita l'articolo 20 della convenzione all'ultimo comma. In breve: si regala un bene pubblico a privati cittadini, e per giunta stranieri, poiché nel 1976 ancora l'Intermarine era controllata e amministrata da stranieri! Sia fatta dunque nello Stato italiano la volontà dell'Intermarine!

Sesto il documento non considera la possibilità di un collasso della struttura a quel che pare, non ancora collaudata, dal genio civile, per effetto dei lavori che indubbiamente indeboliranno un ponte già in pessime condizioni.

Settimo, irrisoria pare la fidejussione bancaria (solo 30 milioni!) prestata dall'Intermarine all'ANAS quale cauzione per «eventuali danni che si verificassero». Il crollo di un ponte non si compensa certo con 30 milioni!

Oltre ai motivi sopra esposti la convenzione desta perplessità anche per la fretteolosità con la quale fu formulata, e per il fatto che la direzione compartimentale dell'ANAS di Genova, stipulato l'accordo, ne diede notizia solo al capo cantoniere di

La Spezia; non un cenno al comune, alla provincia, alla regione e a tutti gli altri enti interessati.

Nella lettera indirizzata al capo cantiere, fatto riferimento «alla domanda in data 16 dicembre 1976», l'ANAS «autorizza ad eseguire i lavori indicati» avvertendo che: «Se in corrispondenza dei lavori, oggetto della presente autorizzazione, trovasi interrato il cavo coassiale, l'Intermarine dovrà munirsi del nullaosta dell'Ispettorato di zona dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici». Qui tutta la vicenda desta semplicemente ilarità.

È comprensibile d'altronde, che l'ANAS in una sola settimana, alla vigilia di Natale (con una domenica, un sabato e due venerdì semifestivi a disposizione) non abbia avuto molto tempo per meditare la cosa; tanto meno per controllare se, per caso, sotto il ponte passasse un cavo coassiale.

A parte le considerazioni già esposte, pare che l'Intermarine non disponga di tutti i permessi necessari. Non dispone, intanto, delle concessioni edilizie del comune di Ameglia (concessione edilizia per la demolizione del ponte; concessione per la costruzione della nuova campata; concessione rilasciata in base alla subdelega ai comuni per le competenze relative ai beni ambientali). Inoltre, il provveditorato alle opere pubbliche per la Liguria, in data 9 gennaio 1979, dichiarava che «a tutt'oggi nessuna richiesta di autorizzazione a modificare l'attuale struttura del ponte della Colombiera sul fiume Magra è pervenuta a questo istituto, né da parte dell'ANAS né da società private».

La capitaneria di porto di La Spezia a sua volta con lettera 2/268 sezione demanio, informava di essersi rivolta all'ANAS «avvertendo che eventuali interventi sul ponte devono ottenere il nullaosta, dell'amministrazione della Marina mercantile, a norma dell'articolo 55 del codice della navigazione (Nuove opere entro una zona di 30 metri dal demanio marittimo), diffidando nel contempo dal mettere mano a qualsiasi lavoro senza tale nullaosta». L'ANAS (compartimento della viabilità per la Liguria) ha risposto in data 4 di-

cembre 1979, con foglio n. 16444, che nessuna autorizzazione era stata data al riguardo.

Il fatto che l'ANAS, dopo aver stipulato nel dicembre 1976 la convenzione con la SPA «in ordine alla costruzione di una campata apribile del ponte sul fiume Magra al chilometro 5+500 della statale 432», negasse successivamente d'aver concesso il permesso di aprire il ponte ha indotto Italia Nostra a denunciare il fatto alla procura della Repubblica di Genova. Questa, aperta un'indagine sul caso, ha già inviato una comunicazione giudiziaria nei confronti dell'ex direttore compartimentale ANAS, ipotizzando il reato di interesse privato in atti d'ufficio.

A seguito di questo intervento della magistratura l'ANAS ha recentemente diffidato il sindaco di Ameglia dal rilasciare le concessioni edilizie necessarie per tagliare il ponte. Tra la popolazione locale fu indetta anche una raccolta di firme contro l'apertura del ponte, circa 6 mila, tra cui quella dell'onorevole Spadolini.

Due interrogativi essenziali ora si pongono: primo, il contratto stipulato tra la marina militare e l'Intermarine conteneva o meno la clausola di apertura del ponte? Poteva la Corte dei conti approvare un contratto privo di questa clausola essenziale? E se la clausola c'era, come era stato possibile formularla stante le irregolarità fin troppo ovvie di cui si è parlato finora? E la marina militare, da cui dipendono gerarchicamente le capitanerie di porto, come poteva aver dato il suo benestare dopo la esplicita presa di posizione del comandante della capitaneria di porto di La Spezia, capitano di vascello Giuliano D'Este? Si tratta di interrogativi molto gravi e preoccupanti. Mi auguro che i ministri della difesa, dei lavori pubblici, della marina mercantile dispongano per l'urgente apertura di inchieste amministrative sul caso.

Secondo interrogativo: perché la Intermarine vuole aprire il ponte accollandosi tra l'altro le ingenti spese per la costruzione e la gestione? In fatti i cacciamine possono essere costruiti per parti: l'opera viva dello scafo può infatti passare sotto il

ponte o può essere trasportata via terra; così pure le sovrastrutture; mentre l'assemblaggio e l'allestimento possono essere eseguiti agevolmente in un arsenale o in un cantiere. Basti pensare che le navi da guerra costruite a Riva Trigoso vengono allestite a La Spezia nei cantieri del Muggiano. Certo, se il cantiere costruttore cura anche l'allestimento guadagna di più per le percentuali sul lavoro delle ditte subfornitrici, ma toglie possibilità di compartecipazione ad altre maestranze e richiede tempi di realizzazione lunghissimi. Così per il primo cacciamine italiano occorrono oltre mille giorni, (che tra l'altro sono scaduti il 10 novembre 1980 e ancora non risulta sia stata fatta pagare una penale alla ditta!), mentre per l'ultimo dei quattro cacciamine occorrerebbero 2434 giorni, cioè circa sei anni, un tempo sufficiente per costruire una portaerei da centomila tonnellate e non una navicella di qualche centinaio di tonnellate. La ditta sostiene che l'assemblaggio delle navi si può fare solo nel cantiere Intermarine in condizioni ottimali. Ma se questo fosse vero, in caso di danneggiamento in pace o in guerra di un cacciamine, per esempio a Trieste, questo dovrebbe essere rimorchiato a Sarzana? Si tratta di interrogativi molto inquietanti che stanno dietro la vicenda del ponte sul fiume Magra, una vicenda che ha richiamato l'attenzione di molti giornali esteri, come il *Guardian*, l'*Express*, il *Times* della Malaysia e addirittura una rete televisiva americana.

A parte la discutibile opportunità da parte della marina militare di iniziare un rapporto di collaborazione con una ditta che nel 1975 non vantava particolari competenze nel settore e si trovava in posizione d'abusivismo edilizio (per tacere della delicata posizione economica), resta da chiarire come mai la marina militare italiana abbia collaborato nella messa a punto di tecnologie che, successivamente, saranno accolte nelle specifiche del contratto per la fornitura dei cacciamine, a danno di altri cantieri che avrebbero potuto, in altre condizioni, aggiudicarsi la commessa.

Desta poi stupore il fatto che l'Interma-

rine, nel 1976, già si considerasse aggiudicataria della commessa e si preoccupasse di tagliare il ponte per farvi passare quei cacciamine che solo nel 1978 le sarebbero stati ordinati. Né si comprende come la marina militare non abbia valutato la circostanza che i cacciamine non potevano passare sotto il ponte e che, quindi, non avrebbero potuto raggiungere il mare se non si fosse tagliato il ponte. Sia il capo di stato maggiore della marina, ammiraglio Torrisi, sia l'ammiraglio Caporali, di Navalcostarmi, mostrano, con le lettere inviate a *Italia Nostra*, di conoscere il problema; e tuttavia la marina militare italiana all'atto della firma del contratto si accontenta della parola dell'Intermarine. È accettabile tutto questo?

Ma, volendo andare più a fondo nella vicenda, è forse opportuno formulare ancora qualche altra considerazione per gettare un po' di luce sull'intera storia.

La marina militare non aggiudicò la commessa per la costruzione dei cacciamine con regolare gara d'appalto indetta tra le aziende del ramo, ma ricorse ad una trattativa privata come previsto dagli articoli 1 e 2 della legge n. 57 del 22 marzo 1975 (Costruzione ammodernamento dei mezzi navali della marina militare). Vi è però da rilevare come l'articolo 2 della legge citata consenta al ministro per la difesa di ricorrere alla trattativa privata solo con «enti, società od imprese che abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia». Nel caso in esame è pertanto opinabile che l'Intermarine, che iniziò l'attività produttiva solo verso la fine del 1973, avesse maturato, nei primi mesi del 1975, tale competenza da indurre la Marina militare italiana ad iniziare quel rapporto di collaborazione che porterà alla firma del contratto il 7 gennaio 1978; è in ogni caso assai strano che si sia preferito questo cantiere ad altri che, all'epoca, vantavano ben più consistenti esperienze nel settore come Baglietto, Picchiotti, Italcraft e altri ancora. È appena il caso di sottolineare che a tutt'oggi l'Intermarine non ha mai costruito un cacciamine; come prima accennato, la data fissata per la consegna del primo è

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 7 SETTEMBRE 1981

abbondantemente trascorsa e, infine, che le esperienze del cantiere nel campo delle imbarcazioni militari non vanno al di là di alcune motovedette di modeste dimensioni.

Inoltre gli «idonei mezzi tecnici», di cui parla l'articolo 2 della legge promozionale, non esistevano neppure all'epoca della firma del contratto. Solo nel dicembre del 1979, ad esempio, l'Intermarine acquisì gli stampi per la sagomatura dei cacciamine; nel 1980 doveva essere ancora ultimato il bacino di varo, mentre quello di costruzione fu compiuto pochi mesi prima, nel 1979. A tutt'oggi, per tacere del resto, l'Intermarine non dispone dei permessi necessari per aprire il ponte; a maggior ragione quindi, non ne disponeva nel 1978!

Né va taciuto che l'Intermarine, allorché firmò il contratto con la marina militare italiana, si trovava anche in condizioni di abusivismo edilizio-urbanistico, sanate solo posteriormente.

Su questa vicenda, che interessa i quattro cacciamine commissionati all'Intermarine dalla marina militare, si innesta l'altra venuta alla ribalta il 29 luglio scorso quando l'ammiraglio Birindelli chiedeva il sequestro di beni dell'Intermarine per un corrispettivo di otto miliardi in quanto non gli era stata pagata la provvigione del contratto di quattro cacciamine da acquisirsi da parte della Malaysia per un valore dichiarato di 180 milioni di dollari (circa 220 miliardi di lire). Per questi cacciamine il prezzo sembra sia quindi di 55 miliardi l'uno, mentre il prezzo di quelli italiani è di circa 16 miliardi.

Su questa vicenda si innestano ancora le notizie secondo cui l'ENI formerebbe una società con l'Intermarine - la notizia è riportata con molta evidenza ad esempio dal giornale *Il Lavoro* di Genova del 29 agosto 1981 - e si allestirebbe, in piena crisi dei cantieri e con tanti operai in cassa integrazione, un nuovo cantiere a Gaeta.

Anche questo è un aspetto che esige un'attenta indagine.

Concludendo vorrei solo ricordare che la società Intermarine fu costituita a La Spezia il 16 giugno 1970 presso lo studio del notaio Carpena tra i signori Robert

Sutz, svizzero, rappresentante della società Verkers di Losanna, il signor Artur Weber, svizzero, presidente della società Simonim, ed il signor Rocco Canelli, italiano. Il capitale sociale di 10 milioni, diviso in diecimila azioni di mille lire cadauna, venne assunto e sottoscritto, quanto a lire cinque milioni dalla società Simonini, quanto a lire quattro milioni duecento mila dalla società Verkers e quanto a lire ottocentomila dal signor Rocco Canelli: la società allora certamente non aveva un marchio molto italiano!

PRESIDENTE. L'onorevole Mellini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-03199.

MELLINI. Signor Presidente, signor sottosegretario, ammiro molto la pacatezza del collega Accame che di fronte alla risposta del Governo ha saputo limitarsi a dire che non poteva dichiararsi soddisfatto; io che sono molto meno pacato dico che sono scandalizzato da questa risposta e da molte altre cose, a cominciare dal fatto che non si sia ritenuto opportuno da parte del Governo rispondere, insieme a questa interrogazione, anche ad un'altra da me presentata al ministro della difesa, che figura anch'essa nel resoconto sommario del 3 febbraio, e concernente lo stesso oggetto. Il fatto di avere presentato le due interrogazioni a due diversi ministri voleva evitare risposte parziali e non certo favorirle, mentre si è risposto solo ad una delle due interrogazioni che, come ho detto, furono presentate congiuntamente.

Come ha ricordato giustamente il collega Accame, che conosce molto bene questa vicenda e ne ha sottolineato magistralmente gli aspetti gravissimi e scandalosi, non si tratta di una questione marginale, ma di un fatto grave; vi è una grande agitazione in tutta la zona e negli ambienti finanziari ed industriali...*(Cenni di diniego del deputato Zoppi)*.

Non fare così, caro collega, perché tu sai bene quali sono questi problemi!

La questione è venuta alla ribalta in seguito ad un sequestro di otto miliardi sol-

tanto per la provvigione relativa alle competenze di un ex comandante della NATO, che è intervenuto in un contratto con un paese straniero riguardante alcuni di questi cacciamine; sappiamo che si tratta di cifre da capogiro, a fronte delle quali avvengono le cose più incredibili, come quelle che ci sono state rappresentate e - lasciatemelo dire - come la risposta che ci è stata data.

È mai possibile che qui si dia la risposta al riguardo come se nulla fosse, prescindendo dal fatto che a chiedere e a stabilire è stata una ditta privata, dal fatto che in seno al Governo si sono avute delle reticenze, dal fatto che il Ministero ha smentito «Italia nostra» dichiarando che addirittura non c'è stata presentazione di una domanda per fare questa opera? Questo a distanza di un anno e mezzo da quando era stata stipulata la convenzione, signor sottosegretario!

Si prescinde poi dal fatto che si è verificato un conflitto di competenze con la marina mercantile, che non sapeva niente della decisione di rendere navigabile da un cacciamine un tratto del fiume Magra e ciò tagliando un ponte. Guarda caso, ci sono miliardi dietro! Si dice che il problema vero dell'Intermarine sia quello, certo, di portare avanti i suoi affari, ma anche quello di stabilire le premesse per la creazione, a monte del ponte, di un porto turistico per non so quante barche, con le conseguenze ecologiche che è lecito prevedere e con le ovvie conseguenze in ordine, per esempio, alle ulteriori opere che saranno poi necessarie, quelle cioè del dragaggio del fiume Magra, con rischi per le falde che passano sotto il fiume, tanto che comuni della Toscana si sono preoccupati di presentare degli ordini del giorno contro questa strana operazione.

Tutti questi rilievi li faccio parlando soltanto delle opere, senza parlare di questa incredibile convenzione, in cui tra l'altro ci si preoccupa di stabilire che, a fini turistici, oltre al numero di aperture del ponte stabilite dalla necessità, ce ne possano essere altre. Questo deve intendersi fatto per deliziare i turisti, perché visto che i turisti sul ponte ci passano, ci sarebbe sem-

mai la necessità di ridurre il numero delle aperture, non di aumentarlo.

A seguito di tutte queste cose non dette, il sottosegretario dichiara, quasi a voler dire «che volete che vi risponda?» che i documenti li ha sequestrati l'autorità giudiziaria e che quindi una risposta più precisa non è possibile. Signor sottosegretario, perché si è arrivati a questo sequestro da parte dell'autorità giudiziaria? È la risposta del deputato Accame al Governo, che lo informa di come si è svolta questa vicenda! Questo è avvenuto in quest'aula: che il deputato Accame ha informato il Governo su come sono andate le cose e sul perché di questo sequestro, che non è piovuto dal cielo, che non è il sequestro di carte per soddisfare il credito dell'ammiraglio Birindelli. Il sequestro è avvenuto perché si è verificato il fatto stranissimo che una società con capitali svizzeri che già nel suo bilancio annuncia di avere la commessa per questi lavori e chiede il permesso nel 1976 quando nessuno aveva commesso i cacciamine, stabilendo addirittura come dovevano essere costruiti.

Da tecnico, il collega Accame ci ha spiegato che avrebbero potuto benissimo essere realizzati in più parti, senza nessun bisogno di togliere quella campata del ponte. La spiegazione però ci viene data quando, calcolando le provvigioni per le quali si chiede il sequestro, si scopre che c'è sotto un affare di miliardi: e si sa che di fronte ai miliardi saltano i ponti, saltano le campate, avvengono le cose più strane, come in questo caso.

Dunque, di fronte a questa risposta, noi non possiamo nemmeno replicare: possiamo soltanto dire che saremo accanto a quelle popolazioni e a quegli enti che stanno conducendo la loro battaglia; che incalzeremo il Governo con altri documenti del sindacato ispettivo, che lo scandalo di questa risposta non chiude la vicenda e che costringeremo il Governo a ritornare sull'argomento (magari per darci altre scandalose risposte), perché di fronte a fatti di una tale inaudita gravità, di fronte al fatto che sono in corso procedimenti penali, di fronte ad una vicenda che si colora in maniera veramente brutta, noi non

possiamo accontentarci di queste «toccate e fughe». Insisteremo e al fine qualcuno dovrà pur rispondere. E poi non vi lamentate che la magistratura si sostituisce alle autorità amministrative o di cose di questo genere; o della caccia a certi provvedi-

menti amministrativi, perché questo lo volete voi quando venite meno al vostro dovere di fare, di fronte al paese, al Parlamento, alle amministrazioni, quello che è il minimo che si possa chiedere ad un Governo.

APPENDICE 15. — Interrogazioni sul caso Intermarine

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, per conoscere se risponde o meno al vero la notizia secondo cui sarebbe stata concessa dall'ANAS l'autorizzazione alla costruzione di un ponte girevole sul fiume Magna, in prossimità della sua foce.

« Per conoscere in particolare se le autorità locali sono state messe al corrente di tale decisione in relazione alle implicazioni che questa può avere sui problemi di gestione del territorio.

(3-03612)

« ACCAME ».

6 FEBBRAIO

1979

~~4~~ ACCAME. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere se il cantiere Intermarine di Sarzana ha ottenuto una autorizzazione da parte dell'ANAS a costruire un ponte girevole sul fiume Magra in sostituzione del ponte esistente in località Colombiera.

Quanto sopra perché esisterebbe un documento di autorizzazione inviato per conoscenza al capo cantoniere dell'ANAS di Ameglia, mentre la Capitaneria di porto di La Spezia sostiene di non aver concesso l'autorizzazione alla costruzione del ponte che rientra nel territorio su cui la Capitaneria ha giurisdizione. (4-00998)

2 OTTOBRE

1979

ACCAME. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se è a conoscenza che l'ANAS il 24 dicembre 1976 stipulava con la S. cantieristica « Intermarine » una convenzione aziendale in base alla quale detta società poteva procedere a trasformare con una campata mobile il ponte della Colombiera alla foce del fiume Magra;

se è a conoscenza che di tale convenzione e successiva autorizzazione non veniva data notizia né al comune interessato (Ameglia) né al provveditorato alle opere pubbliche della regione Liguria né alla capitaneria di porto di La Spezia, enti interessati direttamente ad un'opera del genere;

se è a conoscenza che tale convenzione ha un carattere « feudale » in quanto concede in privativa ad un'azienda privata il godimento e la gestione di un bene pubblico;

se è a conoscenza che nel dicembre 1978 la stessa ANAS, in una lettera ufficiale alla capitaneria di porto di La Spezia, affermava di non aver mai dato autorizzazione alcuna per una simile opera.

Per sapere infine quali determinazioni intende adottare in relazione a quanto sopra segnalato. (4-01639)

15 NOVEMBRE 1979
BOLLETTINO N° 58 pag. XXIII

MELLINI, CRIVELLINI E BONINO. —
Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — in relazione alla convenzione, stipulata il 24 dicembre 1976 a Genova tra la direzione compartimentale ANAS e la SpA Intermarine, in ordine all'apertura d'una campata nel ponte sul fiume Magra al chilometro 5+500 della strada statale n. 432 — se il progetto dell'opera sia stato presentato, per l'approvazione, al Ministro.

Per conoscere se il Ministro non ravvisi l'opportunità di negare la sua approvazione (o di revocarla, se già concessa), in forza delle seguenti considerazioni:

1) « L'approvazione dei progetti da parte del Ministro equivale a dichiarazione di pubblica utilità dell'opera » (articolo 49 della legge istitutiva dell'ANAS);

2) le opere pubbliche devono essere eseguite a carico dello Stato, secondo una precisa normativa, in base a progetti compilati dagli uffici del genio civile o da altri uffici tecnici governativi (Norme per l'esecuzione delle opere pubbliche);

3) l'apertura del ponte, che sorge al confine tra Liguria e Toscana, ostacolerebbe le comunicazioni stradali tra le due regioni, con comprensibili disagi per le popolazioni, che fortemente avversano il progetto;

4) l'apertura del ponte imporrebbe un ingiustificato aggravio economico allo Stato.

Per conoscere, ancora, se sia noto al Ministro che la convenzione citata disattende le precise norme che regolano la progettazione, l'esecuzione, il collaudo e l'appalto di opere pubbliche e, inoltre, riserva a privati cittadini, per interessi privati, l'uso esclusivo d'un bene pubblico, qual è il ponte. Recita, infatti, l'articolo 10 della convenzione: « L'Intermarine SpA, unica titolare dell'autorizzazione di cui al presente atto, rimarrà la sola avente diritto in via esclusiva alla movimentazione della campata ».

Per conoscere se risulti al Ministro che la direzione compartimentale di Genova, con foglio n. 16444, abbia negato d'aver mai concesso alcuna autorizzazione ad aprire la campata nel ponte.

Per conoscere, infine, quali provvedimenti il Ministro intenda prendere a carico della direzione compartimentale di Genova che, sottoscrivendo arbitrariamente

un'inchiesta, che accerti se esistano responsabilità a carico delle autorità militari che, con incredibile leggerezza, sottoscrissero il contratto, affidando la costruzione dei cacciamine ad una ditta che, tutt'oggi, è nell'impossibilità di garantire la consegna delle imbarcazioni.

Per conoscere, ancora, se il Ministro ritenga corretto affidare importanti commesse, che si vorrebbero coperte dal segreto militare, a ditte e tecnici stranieri.

Per conoscere, infine, se il Ministro non ravvisi l'opportunità di rescindere il contratto, sottoscritto con l'Intermarine.

(3-03200)

3 FEBBRAIO

1981

ACCAME. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per conoscere — premesso che in data
31 gennaio 1981 si è tenuta una riunione

presso la prefettura di La Spezia a cui sono stati invitati parlamentari liguri di alcuni partiti, esponenti provinciali, politici, amministrativi e sindacali allo scopo di discutere il problema dell'apertura del ponte della Colombiera richiesta dalla ditta costruttrice dei cacciamine che dovrebbero attraversare il ponte; premesso inoltre che in detta riunione lo stesso prefetto si è fatto portavoce dell'esigenza di aprire il ponte come richiesto dalla ditta costruttrice; premesso che alla riunione non erano stati invitati i segretari dei partiti politici presenti a La Spezia e Sarzana né i rappresentanti di organizzazioni ecologiche che hanno lottato per la tutela dell'integrità della val del Magra mentre erano presenti rappresentanti industriali e commerciali ed alte autorità militari - quali sono le sue valutazioni sull'episodio.

(4-06652)

3 FEBBRAIO 1981

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
 — Per sapere — premesso che esiste una disparità normativa tra le leggi promozionali delle tre forze armate, rilevata dagli stessi rappresentanti della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, nell'ambito dei comitati di controllo, disparità che crea non poche difficoltà per espletare i previsti adempimenti, e considerato che al Parlamento giunge un diverso livello informativo sullo stato di avanzamento delle tre leggi promozionali, dovuto al fatto che per la legge promozionale per la marina è prevista che sia trasmessa al Parlamento soltanto una relazione annuale sullo stato di attuazione, in allegato al bilancio; per la aeronautica, oltre la relazione annuale, vengono trasmessi anche i verbali di ogni seduta del comitato di controllo, in forza di un ordine del giorno approvato dal Senato della Repubblica e per l'esercito invece, per espresso volere della legge istitutiva, vengono trasmessi alle Camere sia a relazione annuale sia i verbali delle singole riunioni —:

1) se i predetti comitati sono competenti a valutare la legittimità degli atti contrattuali nel quadro dei programmi di finanziamento di tali leggi e se sono tecnicamente idonei a valutare convenienze ed opportunità degli acquisti effettuati senza aver effettivo potere di controllare la vita e l'evolversi di ogni singolo contratto, come è stato espressamente scritto a verbale il 18 aprile 1979 con riferimento ai contratti relativi all'aereo MRCA stipulati dalla NAMMA attraverso organi non contemplati da alcuna legge o da alcun accordo internazionale, con procedure del tutto estranee al nostro ordinamento amministrativo contabile pur se con effetti vincolanti per l'amministrazione della difesa, togliendo così ogni significato e potere al comitato voluto ed imposto dal Parlamento italiano (basti ricordare il meccanismo di cambio incentrato sulla quotazione del marco tedesco anche quando le forniture vengono effettuate in Italia e per conto del nostro Governo);

2) se non si vogliono impartire le conseguenti disposizioni e porre allo studio le necessarie modifiche legislative perché, con decorrenza immediata, il parere dei comitati istituiti nell'ambito delle leggi promozionali dell'esercito e dell'aeronautica vengano considerati vincolanti e la marina e l'aeronautica si allineino agli adempimenti prescritti per legge per l'esercito, consegnando la documentazione arretrata prima della prossima discussione sul bilancio di previsione e vengano trasmessi per il controllo previsto dai comitati anche gli atti che vengono demandati, per qualunque ragione, organismi previsti da eventuali progetti in campo internazionale;

3) se non si vogliono impartire direttive perché venga impedito che nei contratti stipulati con fornitori stranieri siano inserite clausole che privilegiano la posizione del fornitore, clausole che in genere non si rinvergono nei contratti stipulati con ditte nazionali (es: omissione di versamento di cauzioni, dispensa dai collaudi, vaga definizione dei prezzi, ecc.) ed in quelli con particolari ditte nazionali sia vietato il pagamento anticipatore di enormi quantitativi di merci senza impegni re-

lativi alla revisione di prezzi e quindi con un vantaggio netto, dovuto agli interessi, su somme che a volte raggiungono il 90 per cento dell'intera commessa, somme che non di rado vengono elargite un anno prima dell'inizio delle prime consegne (vedi ad esempio il contratto per l'acquisizione di 4 cacciamine stipulato con la ditta INTERMARINE);

4) se non si voglia indagare sul fatto che quasi sempre, nel formulare il prezzo, viene inserito il costo dello studio e dello sviluppo del progetto, nonché quello dell'allestimento delle linee di produzione, senza precisare e specificare i corrispondenti diritti che deriverebbero all'amministrazione nel caso di vendita dei suddetti prodotti ad altri contraenti;

5) se si intenda informare il Parlamento sul progetto che vorrebbe esentare dai dazi doganali e dall'IVA le operazioni connesse alla produzione dell'aereo *TORNADO* o *MRCA* in modo da fugare il sospetto che tale provvedimento sia una forma surrettizia per dilatare di circa 500 miliardi di lire le già colossali spese sostenute dalla comunità per l'attuazione di un progetto che molto da vicino ricorda la mitica tela di Penelope, e disporre che venga consegnato al più presto al Parlamento il « *Memorandum of Understanding* » relativo all'aereo per fornire il quadro generale ed esatto degli impegni sottoscritti che sembrerebbero esorbitare dai limiti posti dall'articolo 80 della Costituzione e dal capitolo 4052 del bilancio dello Stato, già sovraccarico, quest'ultimo, di ingentissime spese per il supporto di seconda fase e per l'addestramento che invece, in forma più corretta, forse avrebbero dovuto gravitare su altri capitoli, invece che, nonostante le obiezioni sollevate, insistere nel collocarlo nel suddetto capitolo, unitamente a quelle del programma *AM-X*, forse per il loro carattere indicizzato, non soggetto a procedure ordinarie e di più lunga durata;

6) se condivida le perplessità circa lo spreco e l'inadeguatezza tecnico-finanziaria nell'attuazione dei programmi *MAN-GUSTA* (elicottero anticarro costruito dall'Agusta, voluto dall'esercito) e *AM-X* (aereo italo-brasiliano, voluto dall'aeronautica) e se non ritiene giusto che il Parlamento, tuttora all'oscuro di un impegno che sembra esorbitare dai limiti della legge promozionale, specie per l'aeronautica, venga per tempo relazionato su un aggravio di spesa che sembra certamente superiore ai 500 miliardi di lire, per l'*AM-X* ed ai 400 miliardi per le sole macchine del progetto *MANGUSTA*, perpetuando il « vezzo » dei nostri stati maggiori di far pervenire al Parlamento stati di fatto già consolidati di cui non si deve che prendere atto senza il diritto di chiedere chiarimento alcuno pena la violazione di norme e segreti che a volte, è stato dimostrato, sembrano coprire azioni amministrative di dubbia correttezza e legittimità;

per conoscere, infine, il giudizio del Ministro su tali rilievi, nonché le direttive ed i provvedimenti che intende impartire perché simili anomalie ed irregolarità possano essere ricondotte nell'ambito della legittimità per l'interesse della collettività tutta.

(4-07259)

28 FEBBRAIO 1981

BOLLETTINO N° 287

pag. 30-31-32

ACCAME. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — in relazione alle commesse di materiale militare sulle quali si è recentemente discusso anche a proposito di incontrollate crescite dei prezzi —

1) se le specifiche delle commesse possono essere messe a disposizione, su richiesta, delle Commissioni parlamentari;

2) se le specifiche possono avere caratteristiche di riservatezza e se possono contenere dati che costituiscono patrimonio tecnico delle ditte interessate alle commesse;

3) se, con particolare riferimento alla commessa di quattro cacciamine da parte della marina militare alla ditta Intermarine di Sarzana, è possibile conoscere le specifiche tenuto conto anche che tra l'altro è previsto che le navi vengano fornite anche ad uno Stato estero (Malesia). (4-08022)

10 APRILE 1981

BOLLETTINO N° 317 pag. 1

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — in relazione alla costruzione di quattro cacciamine presso la ditta Intermarine di Sarzana — se la forma dello scafo è stata costruita da altra ditta e se ciò era previsto o meno nel contratto.

Per conoscere, inoltre se la clausola dell'apertura del ponte della Colombiera era inclusa nel contratto. (4-08099)

28 APRILE 1981

BOLLETTINO N° 321 pag. V

ACCAME. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, delle finanze e della difesa.* — Per conoscere se sono al corrente del fatto che la magistratura di Genova ha fatto pervenire una comunicazione giudiziaria all'ex direttore compartimentale dell'ANAS di Genova, ingegner De Bernardi e che il provvedimento riguarderebbe il reato di interesse privato in atti di ufficio in relazione all'provazione del progetto per la sostituzione dell'attuale ponte fisso sul fiume Magra (detto Colombiera) con uno a campata mobile che consentirebbe il passaggio dei cacciamine costruiti dalla ditta Intermarine di Sarzana.

Per conoscere in particolare se nella vicenda sia emerso:

1) che il comandante della capitaneeria di porto di La Spezia capitano di vascello Giuliano d'Este, nella cui giurisdizione demaniale rientrava il ponte, non aveva espresso un parere favorevole alla « apertura » del ponte stesso;

2) che non erano stati edotti enti come la prefettura di La Spezia, la provincia di La Spezia, la regione Liguria, il comune di Ameglia. (4-08350)

7 MAGGIO 1981
BOLLETTINO N° 328 pag IX

ACCAME. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — in relazione al contratto di vendita di alcuni cacciamine da costruirsi, da parte della ditta Intermarine di Sarzana, per la Marina italiana e per la Marina malaysiana ed anche in rapporto alla crisi della cantieristica — se è al corrente delle preoccupazioni che queste commesse hanno creato nel settore, anche in rapporto alla ventilata nuova creazione di un cantiere a Gaeta. (5-02381)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag XIX

ACCAME. — *Al Ministro delle finanze.*
— Per conoscere, in relazione ai recenti ricorso in appello presso la Corte d'appello di Genova relativo alla richiesta di sequestro di alcuni beni della ditta Intermarine di Sarzana, collegato alla mediazione per il contratto di vendita di cacciamine alla Malaysia (richiesto dall'ammiraglio Gino Birindelli), se hanno espletato un ruolo l'Unione Italiana Cambi (il prezzo dei cacciamine venduti all'estero è largamente superiore a quello dei similari cacciamine da fornire alla marina italiana) e le società Simonin di Zurigo, Verkehrrs di Losanna, la Unifide, la Fispalò e la Indeni;

per conoscere, inoltre, se valuta sufficienti le garanzie economiche che la marina militare italiana aveva avuto dal cantiere per la commessa di 4 cacciamine, tenendo conto che il cantiere aveva chiuso tutti i bilanci in *deficit*, aveva una ipoteca di un miliardo su immobili e attrezzature, si trovava in posizione di abusivismo edilizio e non disponeva delle attrezzature necessarie alla costruzione dei cacciamine (alcuni dei quali furono completati solo nel 1980);

per conoscere, ancora, come poteva l'Intermarine nel 1976 (a due anni di distanza dalla firma del contratto con la marina militare) essere così sicura di vincere la commessa da stipulare con la direzione compartimentale dell'ANAS di Genova una convenzione « in ordine alla costruzione di una campata apribile del ponte sul fiume Magra al Km. 5+500 della S.S. 432 della Bocca di Magra, al fine di consentire la navigazione fluviale a natanti di maggiori dimensioni ». (5-02382)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XX

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, in relazione al contratto di vendita di 4 cacciamine alla Marina italiana e 4 cacciamine alla Marina della Malaysia la cui costruzione è affidata alla ditta Intermarine di Sarzana, se è al corrente che è stata inviata una comunicazione giudiziaria all'ingegner Ernesto De Bernardis dell'ANAS in relazio-

ne ad una autorizzazione da lui concessa per l'apertura del ponte della Colombiera sul fiume Magra e se l'ANAS ha effettivamente concesso l'apertura del ponte, tenuto conto che dell'opera non sarebbero stati a conoscenza il sindaco di Ameglia (La Spezia), la Capitaneria di porto di La Spezia ed il provveditorato alle opere pubbliche. (5-02383)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XX

ACCAME. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere, in relazione al contratto per la vendita di 4 cacciamine della ditta Intermarine di Sarzana alla Malaysia, se ritiene congruo il prezzo di circa 55 miliardi di lire per ciascuna unità, tenuto conto che analoghe unità con solo lievi differenze, costruite per la marina italiana, sono state valutate circa 16 miliardi.

Quanto sopra anche in rapporto all'episodio di cui ad una precedente interrogazione dello stesso interrogante relativa alla vendita di 4 corvette missilistiche alla Libia, di cui una è stata praticamente « regalata » a quel governo, essendo stato fatto il contratto in lire italiane.

(5-02384)

4 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XX

ACCAME. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se risponde a verità, in relazione ad un contratto di vendita alla Malaysia di quattro cacciamine da costruirsi da parte della ditta Intermarine di Sarzana, quanto risulta dal giornale *New Straits Times* del 7 agosto 1981 ove si legge con riferimento a questa commessa: « L'ambasciatore italiano in Malaysia dottor Marcello Spatafora ha dichiarato di aver ricevuto dall'Intermarine una telefonata che l'informava che il problema (dell'apertura del ponte sul fiume Magra) sarebbe stato risolto entro 4 o 5 mesi ».

Per conoscere se l'ambasciatore ha considerato ufficiale o meno questa dichiarazione e se l'ha comunicata alle autorità malaisiane e se, comunque, tale informazione ha avuto l'avallo da fonti ufficiali italiane.

(5-02385)

4 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XX

ACCAMI. — Al Ministero della difesa.
 — Per conoscere, in relazione al contratto stipulato con la marina militare e la ditta Intermarine di Sarzana per la costruzione di 4 cacciamine, contratto di cui non è stato possibile finora disporre delle specifiche, e tenuto conto che il costo dello scafo in plastica costruito dalla ditta Intermarine non costituisce più di 2 o 3 decimi del prezzo totale dei cacciamine, se sono state rispettate nella lettera e nello spirito le norme che regolano le forniture militari.

Quanto sopra tenuto conto del fatto che la marina militare, come risulta dai bilanci della Intermarine, ha collaborato con la ditta per lungo tempo mentre, una volta varate le specifiche, sono stati accordati tempi brevissimi per una « ricerca di mercato » dei cantieri in grado di realizzare la programmazione e l'allestimento dei cacciamine, vanificando così la possibilità di sfruttare consolidate esperienze arsenaliere militari (ed un tempo gli arsenali costruivano le corazzate!) o le esperienze di altre ditte già collaudate nel settore della guerra antimine.

Per conoscere, in particolare, se ritenga accettabile che la ditta costruttrice del solo scafo in plastica possa in effetti acquisire il monopolio dell'approntamento delle unità.

Per conoscere ancora con quale personale sono stati sviluppati i disegni costruttivi dei cacciamine.

Per conoscere, anche alla luce di quanto precede i motivi per cui la commessa non fu affidata con regolare gara, tenendo anche conto che l'Intermarine nel 1975, allorché iniziò la collaborazione con la marina militare, aveva da poco avviato l'attività produttiva e la marina militare collaborò con l'Intermarine mettendo a disposizione i suoi uffici competenti e realizzando con questa ditta quelle esperienze che dovevano poi essere a base delle specifiche contrattuali (contenenti, a quanto si dice, appunto dei « segreti industriali » della ditta).

Per conoscere, in particolare, perché:

a) non venne valutata nella dovuta misura l'ubicazione del cantiere, ubicazio-

ne che qualora — come si afferma di voler fare — i cacciamine fossero costruiti interamente nel cantiere, comporterebbe l'impossibilità di passaggio sotto il ponte della Colombiera sul fiume Magra, risultando essi troppo alti;

b) sono stati pagati, da parte della marina militare, ingenti acconti e senza che si siano conosciuti i corrispettivi;

c) allo scadere del termine della consegna del primo cacciamine non fu pretesa alcuna penale;

d) le unità navali contenenti apparecchiature di classificazioni riservate, sono state costruite in un cantiere nei cui atti costitutivi figura personale straniero;

e) è stata autorizzata la vendita di unità all'estero, mentre non esisteva la garanzia di apertura del ponte.

Per conoscere, infine, per quali motivi l'ANAS, che il 24 dicembre 1976 aveva rilasciato dichiarazioni relative all'apertura del ponte della Colombiera, rispondendo ad una lettera della capitaneria del porto di La Spezia che chiedeva raggugli in merito aveva comunicato che: « nessuna autorizzazione era stata data al riguardo ».

(5-02386)

7 SETTEMBRE 1981
 BOLLETTINO N° 365 pag. XXI

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere, precisando che è urgente conoscere le specifiche tecniche dei cacciamine ordinati alla ditta Intermarine di Sarzana dall' marina militare e dalla Malaysia, le sue valutazioni in merito a varie caratteristiche delle unità da consegnare alla marina italiana.

Per conoscere, in particolare, se ritiene rispondente ad una corretta e moderna impostazione costruttiva:

1) il criterio di costruire lo scafo in plastica in un unico stampo (stampo approntato tra l'altro da una diversa ditta, la Inma di La Spezia) tenuto conto che le riparazioni fuori del cantiere non sono eseguibili in modo ottimale (come risulta da una lettera scritta ad Italia Nostra da Navalcostarmi, in data 20 gennaio 1979) perché le giunzioni in modo ottimale risulterebbero eseguibili solo nel cantiere Intermarine e ciò mette in dubbio la faci-

lità di riparazione di queste unità in caso di danneggiamento e la applicabilità di modifiche a sistemazioni di nuove apparecchiature per via della difficoltà di creare in uno scafo fuso in plastica nuovi punti di ancoraggio;

2) il criterio della incorporazione del *Sonar* a bordo, quando è noto che sono già state realizzate mine anticacciamine che si attivano in prossimità del cacciamine per la presenza della emissione della energia elettroacustica del *Sonar*, mettendo in grave pericolo le unità, motivo per cui sono stati studiati *Sonar* rimorchiabili a distanza di sicurezza e operanti in condizioni ottimali (quota regolabile sul fondo in relazione alle condizioni batitermiche, stabilità di piattaforma per l'indipendenza dal moto ondoso, ecc.) tenuto anche conto che tale pericolosità per il cacciamine diventa massima nel caso lo esplosivo delle mine non sia convenzionale ma atomico;

3) il criterio di costruire delle unità monovalenti (idonee cioè solo alla caccia-mine) e non polivalenti (idonee cioè sia alla caccia-mine che al dragaggio ad influenza); quanto sopra tenendo conto che la caccia-mine tradizionale può essere vanificata da un uso estensivo da parte del minatore di *dummies* (simulacri di mine, false mine, bersagli) e può essere resa impossibile nel caso le mine rimangano insabbiate o infangate o nel caso rimangano coperte da una folta vegetazione marina o si trovino in fondali particolarmente frastagliati. In questi casi non c'è che ricorrere alle apparecchiature di dragaggio ad influenza (che possono essere rimorchiate di poppa a distanza di sicurezza), apparecchiature di cui però il cacciamine monovalente non dispone e ciò conduce quindi all'orientamento di costruire navi antimine polivalenti cioè « caccia-dragamine » che possano mettere in atto le due tecniche alternativamente).

Per conoscere, in conseguenza, se non intenda promuovere una revisione delle specifiche costruttive dei cacciamine destinati all'Italia per adeguarli alle esigenze sopra elencate e per evitare carenze che in lunghissimi tempi di consegna (per l'ul-

timo cacciamine sono previsti addirittura 6 anni, un periodo in cui si può costruire una portaerei da 100.000 tonnellate!) aggraverebbero con conseguenze negative.

(5-02387)

7 SETTEMBRE 1981

BOLLETTINO N° 365 pag. XXI-XXII

ACCAME. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere, in relazione al contratto di vendita di 4 cacciamine da costruirsi da parte della ditta Intermarine di Sarzana, se il capitano di vascello Giuliano d'Este, a suo tempo comandante della capitaneria di porto di La Spezia, nella cui giurisdizione demaniale rientrava il ponte della Colombiera sul fiume Magra aveva o meno espresso parere favorevole alla apertura del ponte. (5-02388)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XXII

ACCAME. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se rispondono a verità le voci riportate anche dalla stampa (vedi anche il giornale *Il Lavoro* di Genova del 29 agosto 1981) secondo cui l'ENI in accordo con l'Intermarine starebbe per aprire un nuovo cantiere navale a Gaeta quando in virtù delle disposizioni della CEE (Piano d'Avignon) l'Europa dovrebbe tendere a ridurre drasticamente il numero dei cantieri, necessità quanto mai sentita nel nostro paese dove molti cantieri sono al limite della cassa integrazione.

Per conoscere, in particolare, se attraverso la IND-ENI, l'ENI starebbe addirittura per acquistare la ditta Intermarine di Sarzana che è stata recentemente al centro di polemiche in relazione ad un contratto di vendita alla Malaysia di 4 cacciamine per i quali sono state richieste consistenti provvigioni. (5-02389)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XXII

ACCAME. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali sono le sue valutazioni circa le notizie di apertura di un nuovo cantiere navale a Gaeta (vedi anche giornale *Il Lavoro* di Genova del 29 agosto 1981) tenuto conto delle disposizioni della CEE (piano d'Avignone) di ridurre i cantieri e del-

la grave situazione in cui versano vari cantieri italiani. Quanto sopra in relazione alla nota vicenda dei cantieri Intermarine di Sarzana. (5-02390)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XXII-XXIII

ACCAME. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere se è a conoscenza che, in relazione ad un contratto di costruzione di alcuni cacciamine da parte della ditta Intermarine di Sarzana, sarebbe stata richiesta l'apertura del ponte della Colombiera sul fiume Magra con i conseguenti danni all'ambiente che potrebbero derivare dalla creazione di un canale navigabile nel tratto finale del fiume Magra.

Per sapere se è al corrente, in particolare, che in seguito all'eventuale apertura del ponte prenderebbero corpo varie iniziative di carattere industriale-commerciale come la creazione di un porto turistico che potrebbe ospitare circa 800 barche da diporto, con conseguenti pericoli di inquinamento.

Per sapere infine se è al corrente dello scempio sul territorio del fiume Magra che si è verificato negli scorsi anni.

(5-02391)

7 SETTEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 365 pag. XXIII

ACCAME. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — anche in relazione a numerosi articoli apparsi su giornali esteri (*Express, Times della Malaysia, Guardian*) — merito alla vicenda della vendita di cacciamine (secondo alcune fonti estere 4 cacciamine per la Malaysia sarebbero già stati costruiti) — se non ritenga di assumere iniziative per fare piena luce sull'intera vicenda, dal momento che non è chiaro:

se l'ANAS abbia concesso l'autorizzazione ad abbattere il ponte della Colombiera sul fiume Magra per costruirne uno apribile e per quali ragioni, visto che i cacciamine possono essere trasportati oltre il ponte verso il mare, per parti, via terra o via fiume;

se i cittadini svizzeri Arthur Weber e Robert Suyz, che hanno costituito la società Intermarine nel 1970 (quote rispettivamente di lire 5.000.000. e 4,2 milioni) insieme all'italiano Rocco Canelli (quota 800.000) e il principe Tenku Abdullah della Malaysia siano stati muniti di nulla osta di segretezza (e se ciò è stato approvato dai servizi segreti) in quanto risulta che le specifiche tecniche dei cacciamine sono segrete;

se i parlamentari italiani possono essere messi a conoscenza delle specifiche per le commesse militari onde svolgere la loro opera di sindacato ispettivo;

se la cifra di circa 55 miliardi per ciascun cacciamine della Malaysia sia giustificata rispetto al prezzo base di 16 miliardi e se l'operazione è stata approvata dall'Ufficio italiano cambi;

se il guscio in plastica di cacciamine esistente presso l'Intermarine deve servire a costruire un cacciamine italiano o malaysiano;

se sono state fatte pagare penalità alla ditta per la mancata consegna entro il 10 novembre 1980 di un cacciamine alla marina tenuto conto dell'impegno di 16 miliardi da parte della stessa marina;

se si può ritenere accettabile che l'ultimo cacciamine della serie italiana venga consegnato dopo circa 6 anni (un tempo sufficiente per costruire una portaerei di 100 mila tonnellate) quando ovviamente numerose tecnologie impiegate sono da considerarsi superate e mentre ci si avvia nella guerra di mine alla realizzazione di unità polivalenti capaci di svolgere sia compiti di cacciamine che compiti di dragaggio ad influenza (tenuto conto delle reciproche limitazioni dei due sistemi di neutralizzazione delle mine).

(5-02392)

7 SETTEMBRE

1981

BOLLETTINO N° 365

pag XXIII

ACCAME. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che nel settembre 1979 alcune associazioni ecologiche della provincia di La Spezia presentarono un esposto al pretore di Sarzana per denunciare abusi edilizi, commessi dalla S.p.A. Intermarine, invitando il magistrato a « prendere i provvedimenti

cautelativi più opportuni » per impedire che i reati venissero portati ad ulteriori conseguenze — se al Governo risulti che siano stati presi provvedimenti da parte della sopra citata pretura nei confronti del cantiere.

Per conoscere inoltre se risponde a verità che le opere, abusivamente perfezionate, hanno consentito all'Intermarine di dotarsi di mezzi tecnici, idonei alla produzione dei cacciamine commissionati dalla marina militare italiana, inesistenti all'atto dell'affidamento della commessa.

(5-02393)

7 SETTEMBRE 1981

BOLLETTINO N° 365 pag. XXIV

ACCAME. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — in relazione alle recenti notizie stampa sugli accordi economici finanziari tra l'ENI e la ditta Intermarine di Sarzana e la creazione di un nuovo cantiere a Gaeta, anche in rapporto al contratto per la fornitura alla reale marina malaisiana di alcuni cacciamine:

a) se, allo stato, la proprietà della Intermarine risulta essere detenuta in percentuale larghissimamente maggioritaria da due società fiduciarie, FISPAO Torino (33,55 per cento) e UNIFIDE-Unione Fiduciaria s.p.a. Milano (63,95 per cento), la quale è notoriamente emanazione diretta della Union des Banques Suisses;

b) per conto di quali persone fisiche o giuridiche le due società UNIFIDE e FISPAO detengono fiduciarmente la partecipazione Intermarine e se di ciò si tiene conto nei previsti accordi ENI-Intermarine;

c) quali specifiche forme di controllo siano state adottate in relazione ai succitati accordi, allo scopo di evitare il sorgere di obbligazioni indirette o, comunque, occulte, a favore di non residenti nonché eventuali illegittime costituzioni di disponibilità all'estero da parte di residenti.

Quanto sopra anche tenendo presente che la Intermarine, allora denominata « Inter-International Marine of Italy » fu costituita il 16 giugno 1970 presso lo studio del notaio Carpena di La Spezia tra i

signori Robert Sutz svizzero, rappresentante della « Verkers Aktiengesellschaft » (società anonima con sede a Losanna), Arthur Weber svizzero, presidente della società azionaria « Simonin A. G. » con sede Zurigo, e il signor Rocco Canelli, italiano. Il capitale sociale di 10 milioni, diviso in 10.000 azioni nominali da lire 1.000 cadauna, venne assunto e sottoscritto, quanto a lire 5.000.000 dalla società « Simonin A. G. »; quanto a lire 4.200.000 dalla società « Verkers Aktiengesellschaft »; quanto a lire 800.000 dal signor Rocco Canelli.

(5-02394)

7 SETTEMBRE

1981

BOLLETTINO N° 364

pag. XXIV

ACCAME. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — in relazione alla risposta fornita alla Camera dal Sottosegretario Santuz nella seduta del 7 settembre 1981 in merito alle interrogazioni presentate dallo stesso interrogante e dall'onorevole Mellini aventi per oggetto il ponte che sorge sulla statale 432 della Bocca di Magra, rispondendo alle quali il Sottosegretario ha dichiarato che la classificazione come strada statale era: «avvenuta con decreto del 19 marzo 1979» mentre la suddetta strada risulta classificata tra le statali con decreto ministeriale del 31 ottobre 1963 registrato alla Corte dei conti il 23 novembre 1963 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* a pagina 5959 del n. 325 del 16 dicembre 1963 -

se non ritenga opportuno, visto che la cronologia del fatto è essenziale per stabilire eventuali responsabilità dell'ANAS a proposito della concessione da questa stipulata nel 1976 con la ditta INTERMARINE di Sarzana, far eseguire un accurato controllo dei fatti segnalati rettificando, se del caso, i dati forniti.

(5-02435)

16 SETTEMBRE 1981

BOLLETTINO N° 372 pag. 1

ACCAME. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere se, in sede di stesura dei contratti per l'acquisizione di naviglio militare, è consentito e, qualora consentito, se è conveniente per l'Amministrazione, che vi sia differenza di approfondimento fra le valutazioni a cui vengono sottoposti tutti i macchinari e le apparecchiature destinate all'allestimento di una nave e le valutazioni a cui vengono sottoposte le capacità tecniche delle ditte incaricate della esecuzione di detto allestimento: in altri termini, se è consentito alle ditte capocommessa di poter scegliere al di fuori di ogni sindacato della amministrazione i subfornitori di servizi.

L'interrogante fa in particolare riferimento alle eventuali valutazioni, in relativo ed in assoluto, delle capacità tecniche delle ditte incaricate dell'allestimento dei cacciamine classe Lerici (i cui scafi sono costruiti dalla INTERMARINE di Sarzana), ditte di cui si chiede di conoscere i nominativi. (4-10864)

4 NOVEMBRE 1981

BOLLETTINO N° 400

pag. XVIII

ACCAME. — Ai Ministri della difesa e delle finanze. — Per conoscere — in relazione al contratto, stipulato tra l'ammiraglio Dario Paglia, direttore generale di Navalcostarmi (in rappresentanza del Ministero della difesa), e la ditta Intermarine di Sarzana, contratto col quale la Intermarine s'impegnava, tra l'altro, a fornire gli stampi, necessari alla realizzazione dell'impresa — se sia noto ai Ministri che la ditta Intermarine non ha costruito gli stampi, ma ne ha affidato la realizzazione alla ditta I.N.M.A. di La Spezia.

Per conoscere se il Ministero della difesa abbia, a suo tempo, concesso, per questa subfornitura, il « prefabbricato visto », richiesto dall'articolo 2 della legge 22 marzo 1975.

Per conoscere, altresì, se il Ministero abbia concesso analoghi visti per tutte le subforniture, connesse alla commessa dei cacciamine.

Per conoscere se sia noto al Ministro che gli stampi, una volta ultimati i cacciamine, resteranno all'Intermarine, pur facendo parte integrante della fornitura dei cacciamine.

Per conoscere — sempre in relazione alla fornitura dei cacciamine — come sia stata determinata la « percentuale » avanzamento opera », fissata dall'allegato n. 32 al bilancio di previsione per l'anno 1980 nella misura dell'8 per cento (situazione al 15 agosto 1979). Ciò in considerazione del fatto che, ad agosto del 1979, l'Intermarine non disponeva ancora degli stampi e dei bacini (gli stampi saranno consegnati solo a dicembre del 1979, mentre il bacino di capenaggio sarà ultimato nel 1980), sicché non si comprende cosa avesse potuto costruire a quella data.

Per conoscere, ancora, l'ammontare delle penali, sino ad oggi maturate per il ritardo nella consegna del primo cacciamine, cacciamine che, secondo l'articolo 20 del contratto di fornitura, doveva essere consegnato entro 1050 giorni solari (vale a dire entro il novembre del 1980) ma che non è stato ancora ultimato.

Per conoscere, infine, se risulti al Ministro che, nel 1977, l'ammiraglio Dario Paglia si sia dimesso dall'incarico di direttore generale di Navalcostarmi, a seguito della nomina di una commissione d'indagine istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale di Navalcostarmi.

(4-10992)

10 NOVEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 404 pag. VIII

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e delle finanze.* — Per conoscere — in riferimento alle quattro unità cacciamine, in costruzione presso il cantiere Intermarine di Sarrana — quale sia l'effettivo costo di ogni unità, non essendo possibile pervenire a conclusioni certe sulla scorta delle indicazioni dei bilanci della Difesa. Infatti, mentre l'allegato n. 46 al bilancio di previsione per l'anno finanziario 1979 reca una spesa di lire 64 miliardi e 72 milioni per la « Fornitura di n. 4 cacciamine in FRP (vetrosesina) presso la ditta Intermarine » (progetto di contratto n. 73 di Navalostano); l'allegato n. 32 allo stato di previsione per l'anno finanziario 1982 indica in lire 64 miliardi e 72 milioni il costo delle sole « piattaforme », da completarsi con « sistemi di combattimento » del costo di lire 77 miliardi e 95 milioni.

Per conoscere come correlare le previsioni di spesa per l'anno 1982, che recano un costo di oltre 141 miliardi per il complesso « piattaforme-sistemi di combattimento », con quelle degli anni precedenti, che indicano importi di spesa assai inferiori.

Per conoscere che cosa si debba intendere per « piattaforma » e che cosa significhi « sistema di combattimento », nel caso di unità che, come i cacciamine, non sono certo destinate ad affrontare combattimenti.

Per conoscere per quali motivi si sia introdotta questa suddivisione, laddove negli anni precedenti si faceva riferimento a costi per unità complete.

Per conoscere se questa suddivisione sia compatibile con l'articolato dei vari contratti, approvati dalla Corte dei conti, contratti che, come nel caso dei cacciamine, prevedevano importi di spesa per unità « complete e pronte a prendere il mare per l'effettivo servizio » e non certo per « piattaforme ».

Per conoscere, infine, se i Ministri non ravvisino l'opportunità di nominare una commissione d'inchiesta per accertare la congruità della spesa per l'intera fornitura di cacciamine. (4-10991)

10 NOVEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 404 pag. VIII

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e delle finanze.* — Per conoscere, in riferimento al « contratto per la progettazione, costruzione e consegna di n. 4 cacciamine », stipulato in data 7 gennaio 1978 con la ditta Intermarine di Sarzana, cosa debba intendersi per « progettazione delle unità ».

Risulta, infatti, da atti ufficiali, che questa società iniziò sin dal 1975 « studi e ricerche sistematiche » per la realizzazione d'un cacciamine in F.R.P. (vetro-resina); che tale attività fu iniziata « a seguito di specifico interesse mostrato dalla marina mercantile italiana per la realizzazione di cacciamine in F.R.P. »; che tali studi e ricerche si svolsero anche « negli uffici competenti della marina militare italiana ». Risulta pure che nel febbraio 1977 la marina militare italiana abbia conferito all'Intermarine un ordine per la realizzazione a titolo sperimentale di una sezione di nave (progetto di contratto n. 24 di Navalcostarmi per la « Costruzione e fornitura di una fetta di nave cacciamine in F.R.P. » per un importo di spesa di lire 945 milioni). Questa sezione di nave, sottoposta a numerose prove, nel settembre 1977, « confermava - secondo l'amministratore delegato dell'Intermarine - la validità del progetto » convincendo la marina militare italiana ad iniziare trattative per la messa a punto di un contratto di fornitura di diverse unità cacciamine, sottoscritto il 7 gennaio del 1978.

Per conoscere, alla luce di queste notizie:

a) se la marina militare italiana abbia finanziato, totalmente od in parte, le ricerche e gli studi che l'Intermarine svolse tra il 1975 e il 7 gennaio 1978;

b) quali apporti tecnici e conoscitivi abbia fornito la marina militare italiana per la messa a punto del progetto;

c) come si siano finanziati questi studi, che tra il 1975 e il dicembre 1978 sono svolti al di fuori del quadro delle attività approvate dalla legge promozionale per la marina;

d) se il progetto di cacciamine, oggetto della fornitura prevista all'articolo 2 del contratto stipulato il 7 gennaio 1978, comprenda i risultati delle ricerche, degli studi, delle sperimentazioni, condotte dall'Intermarine in triennale collaborazione con la marina militare italiana, tra il 1975 ed il 1978, e, quindi, in parte almeno, già pagate.

Per conoscere, ancora, se di fatto il cacciamine faccia parte del progetto e in base a quali considerazioni Navalcostarmi (progetto di contratto n. 115) abbia riconosciuto per questo una revisione prezzo di circa 126 milioni (per la fetta di nave cacciamine, costruita, sottoposta a prove e, probabilmente, distrutta già da alcuni anni).

Per conoscere, infine, se la marina militare italiana abbia fornito eguale collaborazione (consulenze tecniche, uso di uffici ed attrezzature militari, ordini per fette di navi sperimentali) anche alle altre ditte, tra le quali fu indetta una ricerca di mercato per determinare l'attitudine a progettare unità cacciamine, in competizione con l'Intermarine. (4+1000)

10 NOVEMBRE 1981
BOLLETTINO N° 404 pag XI

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere, in relazione alle modalità di costruzione seguite dalla ditta Intermarine di Sarzana nella costruzione dei cacciamine e in particolare in relazione alla possibilità di collegamento tra scafo e sovrastrutture, se deve presumersi che tale collegamento non interessi la continuità delle fibre di rinforzo, ma esclusivamente la resina.

Per conoscere se in tal caso la stratificazione nel periodo di *green time* della resina dia garanzie di monoliticità.

Per conoscere inoltre se la stessa monoliticità può essere ottenuta con altri sistemi: ad esempio con incollaggi epossidici strutturali (tenendo presente, ad esempio, che i collegamenti strutturali sugli aerei di linea sono quasi tutti ottenuti con il sistema di cui sopra).

Per conoscere se risponde al vero che nel caso che nella continuità sia coinvolto anche il rinforzo, e cioè le fibre di vetro, è possibile eseguire stadi intermedi di collegamento per avere la continuità, usando sempre resine epossidiche e se segua da ciò che parti di scafo e di sovrastrutture possono essere costruite separatamente e poi collegate senza problemi di discontinuità.

Per conoscere se in conseguenza non ritenga che il collegamento tra scafo e sovrastrutture dei cacciamine possa essere eseguito in luogo diverso dall'Intermarine, per esempio nell'Arsenale di La Spezia.

Per conoscere inoltre, in relazione alla riparabilità delle navi in vetroresina, se risponde al vero che le riparazioni delle strutture, comunque siano eseguite, non sono in grado di ripristinare la continuità strutturale dei rinforzi, e cioè delle fibre di vetro che, se interrotte, non possono più essere collegate.

Per conoscere in particolare se risponde al vero che le riparazioni, quando servono a ripristinare la continuità geometrica della superficie, hanno senso se la resistenza residua della struttura è sufficiente a garantirne la stabilità e se le riparazioni strutturali possono essere eseguite con tecniche molto elaborate e solo interessando una zona più estesa di quella relativa al danno, e se vanno eseguite con resine speciali, non con il poliestere usato nella costruzione dello scafo.

Per conoscere in conseguenza se non ritenga che in caso di danneggiamento grave del cacciamine in vetroresina si presenterebbero dei problemi pressoché insolubili per ripararlo reintegrando la robustezza originale delle strutture e di conseguenza si creerebbero dei rischi per l'equipaggio la cui sicurezza, dopo il danneggiamento, non sarebbe adeguatamente tutelata.

(4-11137)

23 NOVEMBRE
BOULETTINO N° 410

1981
pag XIV

commercio e artigianato, delle finanze e del tesoro. — Per conoscere — in relazione alla conferenza stampa recentemente tenuta a Milano dal direttore generale della Intermarine SpA di Sarzana nel corso della quale sono stati annunciati accordi economico-finanziari tra l'ENI e la stessa Intermarine riguardanti la progettata creazione di un nuovo cantiere a Costa ed in relazione al contratto per la fornitura di alcuni cacciamine alla Reale marina

malaysiana — se ritenga opportuno disporre, ai sensi degli articoli 3 e 5 del regio decreto 22 aprile 1970, n. 531, un'ispezione straordinaria presso le società fiduciarie che detengono pressoché per intero il capitale azionario della Intermarine, FISPAO di Torino e UNIFIDE — Unione fiduciaria SpA di Milano (la quale è notoriamente emanazione diretta della *Union des Banques Suisses*), al fine di verificare che l'esercizio dell'attività fiduciaria si svolga nel pieno rispetto della normativa che la regola e nell'osservanza delle vigenti disposizioni valutarie. Ciò anche allo scopo di evitare che, conseguentemente ai sopramenzionati accordi con l'ENI e con la Reale marina malaysiana, possano sorgere obbligazioni indirette e comunque occulte a favore di non residenti nonché

eventuali illegittime costituzioni di disponibilità all'estero da parte di residenti.

Quanto sopra tenendo presente che la Intermarine fu costituita il 16 giugno 1970 presso lo studio del notaio Carpena di La Spezia tra i signori dottor Robert Sutz di nazionalità elvetica, residente in Zurigo, Ackermannstrasse 23, rappresentante della *Verkes Aktiengesellschaft* (società anonima con sede in Losanna), il signor Arthur Weber di nazionalità elvetica, residente in Forch, Maur Longacherstrasse, presidente della società *Sironia A.G.* con sede in Zurigo, i quali sono anche membri del consiglio di amministrazione della UNIFIDE, ed il signor Rocco Canelli, di nazionalità italiana, il quale è attualmente presidente ed amministratore delegato della Intermarine SpA. (4-11913)

13 GENNAIO 1982
BOLLETTINO N° 437 pag. XIX

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere il contenuto degli studi eseguiti nell'ambito del contratto della vendita dei cacciamine della ditta Intermarine in cui si dimostra che i cacciamine possono raggiungere il mare senza che venga aperto il ponte. (4-11958)

14 GENNAIO 1982
BOLLETTINO N° 438 pag XIII

ACCAME — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere se risponde a verità quanto riportato dalla rivista *Difesa oggi* n. 43 del novembre 1981, pagina 563, secondo cui i cacciamine della ditta Intermarine di Sarzana sono realizzati « in 17 pezzi stampati costruiti con fibra di vetro Feltromas 1F 1400 e 1F 1900 della « Bavaretti Modigliani »;

per conoscere, nel caso, quanto sopra sia esatto, se non sia falsa l'affermazione secondo cui questi cacciamine sarebbero « monoscocca » il che renderebbe necessaria per farli arrivare in mare l'apertura del ponte della Colombiera sul fiume Magra. (4-12003)

15 GENNAIO 1982
BOLLETTINO N° 439 pag. 11

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — in relazione al contratto di vendita di quattro cacciamine alla marina italiana e di quattro cacciamine alla marina della Malaysia la cui costruzione è affidata alla ditta Intermarine di Sarzana (La Spezia) —:

se sia al corrente che è stata inviata una comunicazione giudiziaria all'ingegner Ernesto De Bernardis dell'ANAS in relazione a un'autorizzazione da lui concessa per l'apertura del ponte della Colombiera sul fiume Magra e se l'ANAS abbia effettivamente concesso l'apertura del ponte, tenuto conto che dell'opera non sarebbero stati a conoscenza il sindaco di Ameglia (La Spezia), la capitaneria di porto di La Spezia e il provveditorato alle opere pubbliche;

se intenda revocare la concessione alla ditta nel caso si prefiguri come il legale.

Quanto sopra, tenuto anche conto della risposta fornita alla Camera dal sottosegretario Santuz nella seduta del 7 settembre 1981 in merito alle interrogazioni, presentate dallo stesso interrogante e dall'onorevole Mellini aventi per oggetto il ponte che sorge sulla statale 432 della Bocca di Magra in merito alle quali il sottosegretario di Stato ha dichiarato che la classificazione come strada statale era «avvenuta con decreto del 19 marzo 1979», mentre la suddetta strada risulta classificata tra le statali con decreto ministeriale del 31 ottobre 1963 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* a pagina 5959 del n. 325 del 16 dicembre 1963.

Per sapere se ritenga infine opportuno, visto che la cronologia del fatto è essenziale per stabilire eventuali responsabilità dell'ANAS a proposito della concessione da questa stipulata nel 1976 con la ditta Intermarine di Sarzana, far eseguire un accurato controllo dei fatti segnalati rettificando, se del caso, i dati forniti.

(4-12619)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e delle finanze.* — Per conoscere — in riferimento alla risposta del Ministro della difesa alla interrogazione n. 4-10075, in cui si afferma, tra l'altro, che non «si è a conoscenza che personale della marina militare in ausiliaria o nella riserva presti la sua opera presso la ditta Intermarine» — se corrisponda al vero che il signor Gianfranco Fantacci, indicato all'articolo 33 del contratto di fornitura dei cacciamine tra i rappresentanti della ditta Intermarine, delegati a riscuotere i mandati di pagamento relativi alla fornitura, sia ufficiale della marina militare, iscritto nei ruoli ausiliari o della riserva.

Per conoscere, inoltre, a tal proposito, se risulti al Ministro delle finanze che tra il personale direttivo dell'Intermarine figurino l'ex dirigente della guardia di finanza di La Spezia, dottor Giuliano Thermes. (4-12622)

10 FEBBRAIO 1982
BOLLETTINO N° 457 pag. X

10 FEBBRAIO 1982
BOLLETTINO N° 457 pag. VIII

ACQUANE. — Ai Ministri della difesa, delle finanze e del tesoro. — Per conoscere, in relazione alla fornitura di quattro unità cacciamine in FRP presso la ditta Intermarine, come si sia potuto affidare, a trattativa privata, tale commessa, senza che, alla data, si conoscesse neppure il tonnellaggio delle unità.

Per conoscere, in particolare, se risulti al Ministro della difesa che, in sede di esame del progetto di contratto da parte del comitato d'attuazione della legge navale, il rappresentante del Consiglio di Stato abbia chiesto chiarimenti in merito al tonnellaggio, tenuto conto che nel verbale d'indagine della ricerca di mercato per tale unità, si parla di 300 o 400 tonnellate, rispetto alle 500 del progetto sulla legge navale, facendo addirittura sorgere, al suddetto consigliere, il dubbio che vi fosse stato un cambiamento del tipo di unità.

Per conoscere come si possano, di conseguenza, ritenere ancora attendibili gli esiti della ricerca di mercato, a seguito della quale l'Intermarine ottenne la commessa, atteso che sono state apportate profonde modifiche al progetto iniziale, e per quanto concerne il dislocamento (salito da 330 a 430 tonnellate) e per quanto riguarda la lunghezza della nave, cresciuta di 5 metri.

Per conoscere se sia noto al Ministro della difesa che, rispondendo ad una precedente interrogazione dello stesso interrogante (4-10075) indicava in 430 tonnellate il dislocamento, che invece il contratto di fornitura lo fissa in 485,55 tonnellate, mentre secondo alcune riviste specializzate sorpasserebbe le 500 tonnellate.

Per conoscere — considerato che la maggior parte delle varianti apportate alle specifiche, configura modifiche organiche e complementari del progetto iniziale — se ritengano amministrativamente corretto il ricorso alla trattativa privata per una fornitura che presenta tali aspetti d'indeterminazione tecnica ed economica.

Per conoscere se tali varianti abbiano causato una corrispondente maggiorazione di costi, visto che il costo iniziale (stabile in 64 miliardi di lire per la piattaforma e per le provviste non riconoscibili indicate in contratto, ed in circa 8 miliardi di lire per i sistemi d'arma, in valutazione dell'ammiraglio Paglia) è salito a circa 141 miliardi di lire, come in ca il bilancio di previsione della spesa per l'anno 1982.

Per conoscere se i Ministri ritengano che quanto sopra costituisca una inammissibile anomalia amministrativa, tale da pregiudicare la stessa assegnazione a trattativa privata, non fornendo, tra l'altro, alcuna garanzia d'un corretto uso del pubblico denaro.

Per conoscere, in relazione al progetto di contratto per la fornitura di una fetta di nave in FRP presso la ditta Intermarine, se sia vero che il rappresentante della Corte dei conti ha posto un rilievo relativo alla indeterminazione del prezzo, essendo stato fissato in contratto

solo il prezzo limite, per altro abbondantemente superato, visto che alla ditta, per tale fornitura, sono stati successivamente versati circa 126 milioni di lire.

Per conoscere, in riferimento alla fornitura di sistemi di neutralizzazione di mine, da installare sulle unità in costruzione nel cantiere Intermarine, se sia vero che il consigliere della Corte dei conti abbia avanzato riserva sulla procedura formale seguita, avendo rilevato che sussistevano pienamente le condizioni per l'adozione di un formale procedimento concorsuale mediante appalto-concorso; riserve che l'avrebbero indotto ad astenersi in segno di dissenso, in sede di deliberazione sul progetto di contratto.

Per conoscere se analoghe condizioni che giustificavano un appalto-concorso anziché una ricerca di mercato, non sussistessero anche nel caso della fornitura dei quattro cacciamine.

Per conoscere, infine, quali provvedimenti intendano prendere, con urgenza anche in rapporto ai fatti segnalati nelle numerose precedenti interrogazioni dello stesso interrogante, in merito alla palese necessità di un riesame dell'intera vicenda (4-12623)

10 FEBBRAIO 1982
BOLLETTINO N° 457 pag. X

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, dei lavori pubblici e per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere se sono al corrente che è emersa l'esistenza presso la Direzione allestimento navi di uno studio che dimostra la possibilità di trasportare via terra fino al mare i cacciamine della ditta Intermarine, mentre finora si era sostenuto che si dovesse « aprire » il ponte della Colombiera sul fiume Magra per farle arrivare sino al mare.

Per conoscere in particolare se sono a conoscenza del gravissimo fatto che tale studio è stato finora tenuto nascosto alle forze politiche, agli amministratori locali, ai sindacati e, fatto ancora più grave, agli operai a cui si è perfino chiesto di scioperare per esercitare pressioni per aprire il ponte agitando il ricatto della perdita del posto di lavoro.

Per conoscere in conseguenza quali provvedimenti intendono prendere sia nei riguardi di comportamenti che hanno dato luogo a gravi tensioni sociali e a scelte, come quella di aprire il ponte creando un canale navigabile, che possono portare a danni rilevantissimi per il fiume Magra, per le spiagge tra Fiumaretta e Carrara, per le falde acquifere da cui attingono acqua potabile circa 400 mila persone; scelte inoltre che possono dare avvio a una industrializzazione selvaggia della bassa valle del Magra con gravi danni per l'agricoltura, il turismo e il commercio.

(4-13334)

13 MARZO 1982
BOLLETTINO N° 480 pag. V

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se il signor Gianfranco Fantacci, autorizzato dalla ditta Intermarine a riscuotere e quietanzare per suo conto i mandati di pagamento, è un ufficiale della Marina in congedo o in ausiliaria.

(4-13552)

29 MARZO 1982
BOLLETTINO N° 485 pag. IV

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se risponde al vero che il Ministero della difesa percepisce una provvigione del 3 per cento sull'importo delle commesse della Marina malese per i cacciamine costruiti presso la ditta Intermarine di Sarzana.

(4-13553)

29 MARZO 1982
BOLLETTINO N° 485 pag. IV

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, del tesoro e del commercio con l'estero.*
— Per conoscere — in riferimento al contratto n. 10982 per la progettazione, costruzione e consegna di 4 cacciamine in FRP presso la ditta Intermarine di Sarzana — se risulti ai Ministri interrogati che:

1) oggetto della fornitura, secondo l'articolo 2 del contratto, sono anche le cosiddette provviste non ricorrenti, delle quali fanno parte, come è chiaramente specificato, anche il progetto e gli stampi delle unità;

2) la ditta Intermarine, all'articolo 9, si impegna « a riconoscere a favore dell'amministrazione MP una *redevance* per uso degli stampi e per la fornitura di navi identiche a quelle oggetto del presente contratto, per le quali la ditta stessa, previa autorizzazione dell'amministrazione militare, stipulasse contratti di fornitura all'estero durante un periodo di tempo di 10 anni solari a decorrere dalla data di registrazione del presente contratto. Tale *redevance* si concreterà nell'ammontare complessivo corrispondente al tre per cento del prezzo globale definitivo di ciascuna nave, fino ad un massimo di dieci navi, che sarà pagato entro 30 giorni dallo effettivo incasso della fattura... Qualora le navi fornite a terzi non siano identiche, ma comunque direttamente derivate da quelle contemplate nel presente contratto, la quota di *redevance* sarà stabilita di comune accordo tra le parti, in relazione alla frazione del presente progetto utilizzato nei derivati »;

3) le costruzioni, oggetto del contratto, riguardano la preparazione della MM e rientrano quindi — recita l'articolo 36 — nella materia di cui, nell'interesse della sicurezza dello Stato, deve intendersi vietata la divulgazione di qualsiasi notizia ai sensi dell'articolo 11 del regio decreto n. 1161 del 1941 e, quindi, la ditta dovrà attenersi a quanto stabilito nell'appendice segreta intitolata « Tutela del segreto di Stato ».

Per conoscere, tutto ciò premesso, se sia lecito, ed amministrativamente corretto, che beni, pagati con pubblico denaro (come gli stampi dei cacciamine), siano dati in uso a privati che, dopo 10 anni, ne resteranno definitivamente in possesso

Per conoscere ancora — in considerazione della particolare importanza che lo uso degli stampi riveste nella costruzione di unità cacciamine, per le quali la forma dello scafo determina la « segnatura » di pressione, e quindi, il rischio a fronte delle mine pressione — se risulti ai Ministri che l'Intermarine utilizzi il progetto e gli stampi dei cacciamine italiani nella costruzione di analoghe unità per la marina militare malese.

Per conoscere, in relazione a quanto sopra:

se l'amministrazione MM abbia autorizzato l'uso degli stampi e la costruzione di unità cacciamine destinate alla esportazione in Malaysia ed in altri Stati;

se all'amministrazione MM sia stato riconosciuto il previsto diritto di *redevance* ed in quale misura, visto che l'importo della fornitura malese è di circa 200 milioni di dollari;

se le somme, eventualmente già riscosse a titolo di *redevance* sulla fornitura, siano state registrate a bilancio della difesa o del tesoro;

se l'esportazione delle unità in paesi esteri abbia ottenuto il preventivo consenso dei dicasteri competenti.

Per conoscere, infine, se rientri nei compiti istitutivi della MM il commercio di unità con paesi esteri e se tale attività sia compatibile con quelle esigenze di tutela del segreto di Stato, che il citato articolo 36 del contratto di fornitura esplicitamente riafferma.

Per conoscere, a tal proposito, se il Ministro non ritenga che il consentire la esportazione, in paesi non appartenenti neppure al nostro blocco difensivo, di unità per le quali si è invocato il vincolo del segreto di Stato, configuri violazione, oltreché delle norme contrattuali, anche delle leggi vigenti. (4-13729)

1 APPILE 1982
BOLLETTINO N° 488 pag XII

ACCAME. — *Al ministro della difesa.*
— Per conoscere, in relazione alla prevista costruzione di cacciamine in vetroresina della ditta INTERMARINE, se sono state fatte in sede progettuale le seguenti considerazioni, in base alle caratteristiche tecnico-operative di un tale tipo di natante, considerazioni che coinvolgono, a causa del materiale impiegato (la vetroresina) due aspetti di cui uno prettamente ingegneristico, nei confronti delle fasi di produzione e manutenzione, e l'altro, di carattere puramente militare, nei confronti delle capacità di resistenza alle offese nemiche.

Per conoscere, in sostanza - premesso quanto segue:

a) che incidenti sul lavoro per i cacciamine sono senz'altro una possibilità di cui occorre tener bene conto nell'effettuare la scelta, dato che danneggiamenti anche considerevoli (che però non compromettono le capacità di navigazione del natante) portano senz'altro ad una impostazione completamente diversa degli interventi a seconda che lo scafo sia in vetroresina o in metallo amagnetico o in legno-metallo).

Il lavoro per lo scafo in vetroresina è senza dubbio più oneroso, in quanto le difficoltà che nascono per ripristinare la continuità del guscio, sul quale si basa la resistenza strutturale della barca, sono assai notevoli. Sarà, infatti, molto oneroso e in molti casi assolutamente impossibile il ripristino dell'ordito della vetroresina, con un intervento che dovrà necessariamente effettuarsi all'interno con il grosso svantaggio di dover smantellare tutto il *furnishing* della barca nella zona interessata, dopo aver ovviamente realizzato all'esterno un'incastellatura per la base portante della resina. Inoltre il ripristino della resistenza meccanica non potrà essere garantito se non a prezzo di un surdimensionamento della struttura nella parte riparata. Tutto ciò ovviamente potrà essere attuato solo in cantieri specializzati (assai difficilmente negli arsenali militari) e, per gli interventi di maggior impegno, solo in quelli di produzione dove il *know-how* sulla resina impiegata in fase realizzativa è senz'altro il più attendibile.

Da quanto sopra consegue che in caso di necessità di un aumento di produzione o di attribuzione a diversi cantieri dell'incarico dell'opera si determineranno notevoli aggravii di costi ed una non facile indagine per accertare che le tecnologie ed i risultati ottenuti dai diversi produttori siano allineati e rispettino le

dubbio una questione difficilmente definibile con sistemi di tipo classico del controllo di qualità, per il fatto che le caratteristiche del materiale della struttura, nel caso della vetroresina, si concretizzano solo ad opera finita e quindi il saggio sullo *stock* è impossibile. Dal che deriva anche una obiettiva difficoltà di assicurare un prodotto finito con i requisiti imposti dalle specifiche.

Oltre a questo occorre tenere presente che, comunque, i diversi produttori dovranno essere forniti degli stampi, necessari alla realizzazione dei gusci, il che comporterà, senza ombra di dubbio, un aumento degli investimenti di impianto che si riverseranno sul costo dell'unità di prodotto;

b) che in campo aeronautico l'ente governativo di controllo degli aeromobili, il Registro aeronautico italiano, non accetta la costruzione di elementi strutturali in resina se non con notevoli aggravii nei controlli e nelle prove di valutazione proprio per la scarsa affidabilità del prodotto e la intrinseca difficoltà dello accertamento delle sue caratteristiche meccaniche di partenza.

Ovviamente lo scafo in metallo smagnetizzato non presenta alcuno degli svantaggi sopra enunciati per gli scafi in vetroresina. Infatti, la semplicità degli interventi di riparazione sulle lamiere, la reperibilità di cantieri affidabili, la possibilità di avere un prodotto finito di qualità costante, previo naturalmente il solo rispetto dei disegni costruttivi, la possibilità di un controllo efficace del materiale di base, fanno dello scafo metallico, almeno allo stato attuale dell'arte, il prodotto alla fine più economico, sicuro e senz'altro, per scopi militari, il più adatto (anche nel settore della guerra di mine in considerazione della evoluzione delle tecniche) anche per quanto riguarda la resistenza all'offesa, peculiarità che comunque un natante militare deve possedere, sempre nel rispetto di un equilibrato rapporto costo-efficacia. Per quello che concerne offese di tipo convenzionale, in nessuno dei due casi (scafo in vetroresina o scafo metallico) potrà garantirsi la resistenza all'attacco di missili o

19 APRILE 1982
BOLLETTINO N° 493 pag. XIV

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere se siano al corrente che la ditta Intermarine sia in ritardo di oltre un anno nell'approntamento del primo cacciamine e come possa spiegarsi quindi la difesa di tale ditta alla riunione convocata dal Ministro dei lavori pubblici presso l'ANAS in data 23 aprile 1982.

Per conoscere se siano al corrente delle false affermazioni fatte nella citata riunione dal rappresentante ministeriale, secondo il quale l'insediamento dell'Intermarine sulla riva del Magra e la stipula della convenzione con l'ANAS sarebbero atti perfettamente legittimi, mentre l'insediamento dell'Intermarine in una zona, destinata dal piano regolatore generale di Sarzana ad attività agricole e turistiche, è parso assolutamente irregolare persino all'ente regione che, nel decreto della giunta n. 525 del 27 aprile 1978, ricordava l'illegittimità dell'insediamento « oggetto di provvedimenti repressivi e di sanzioni »; d'altra parte la stipula della convenzione, avvenuta all'insaputa di enti ed amministratori e in assenza delle necessarie autorizzazioni, non solo ha attirato l'attenzione della magistratura (che ha sequestrato presso la direzione compartimentale ANAS di Genova tutti gli atti relativi alla convenzione ed ha inviato al dirigente che la stipulò comunicazione giudiziaria per « interesse privato in atti d'ufficio ») ma ha anche indotto il consiglio d'amministrazione, dopo consultazione con l'Avvocatura dello Stato, a deliberare con voto n. 74 del 27 gennaio 1982, la revoca dell'atto.

Per conoscere inoltre se risponda a verità che in occasione della citata riunione il rappresentante del Ministero dell'industria, ingegner Malcaccio, abbia tra l'altro dichiarato che gli imprenditori italiani non riescono ad ottenere commesse all'estero poiché i possibili committenti non hanno fiducia che le industrie italiane rispettino i tempi di consegna.

Per conoscere anche se risponda al vero che, nel corso della riunione, il rappresentante del Ministero della difesa, capitano di fregata Muttari, abbia affermato che solo la ditta Intermarine era in grado

di costruire i cacciamine, dei quali la marina militare necessita, e che, se l'Intermarine non potesse consegnare le unità, la marina militare sarebbe costretta a rivolgersi all'estero per tale fornitura, non essendovi in Italia altri cantieri in grado di far fronte alla commessa.

Per conoscere, se quanto sopra risultasse vero, chi abbia autorizzato detto ufficiale a fare tali sorprendenti affermazioni e quali provvedimenti s'intendono prendere per rettificare tali asserzioni, che gettano discredito sulla cantieristica italiana, che già trent'anni fa dimostrava di essere perfettamente incapace di costruire navi di questo tipo, consegnando alla marina militare, tra l'altro, anche quei dragamine, dei quali si è molto reclamizzato l'invio nel Sinai. (4-14155)

26 APRILE 1982
BOLLETTINO N° 499/IV pag. 4

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, in relazione al problema del ponte della Colombiera sul fiume Magra, che il cantiere Intermarine chiede di far aprire mediante un'arcata mobile per far passare i cacciamine, se è al corrente che numerose ditte di auto-trasporti si sono offerte di far passare via terra le unità.

Per conoscere quindi se non ritiene, come più volte segnalato, che il passaggio dei cacciamine costituisca solo un pretesto per rendere navigabile il fiume e per dar corso alla industrializzazione della vallata con ingentissimi danni all'agricoltura e al turismo.

Per conoscere, in conseguenza, se non ritiene opportuno far effettuare verifiche sulla possibilità di transito via terra (uno studio risulta anche sia stato effettuato dalla stessa ditta Intermarine) delle imbarcazioni (oppure di transito sotto il ponte degli scafi, opportunamente zavorrati) ponendo fine così a questa ridicola farsa in atto da troppo tempo. (4-14159)

26 APRILE 1982
BOLLETTINO N° 499/IV pag. XI

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se è al corrente che nella riunione tenutasi il 23 aprile 1982 presso la Direzione generale ANAS in merito alla questione dell'apertura del ponte sul Magra (per il passaggio dei cacciamine della ditta Intermarine) sono stati esclusi numerosi rappresentanti della regione Toscana e di altri enti interessati. Tra l'altro sono risultati assenti alla riunione rappresentanti della provincia di Massa Carrara, rappresentanze sindacali toscane, il prefetto di Massa Carrara, della regione Toscana, settori trasporti, rappresentanti degli Acquedotti e dell'Azienda consortile acqua e metano di La Spezia (interessati questi ultimi dal grave problema delle forniture a causa della necessità di deviare sotto l'alveo le condutture che hanno ora sede sotto il ponte). Sono stati pure esclusi numerosi enti, che avevano chiesto di intervenire, come l'Azienda soggiorno di Massa Carrara, la Società pescasportivi (interessata al problema dell'inquinamento del fiume), la Società gestori bagni (interessati ai riflessi del mancato apporto di sabbia nella costa); il Comitato difesa suolo spiagge italiane ed altre organizzazioni.

Per conoscere, in relazione a quanto sopra, se ritiene che il dibattito tenutosi presso l'ANAS sia risultato viziato da tali assenze e se di conseguenza valuti opportuno convocare gli esclusi alla predetta riunione per acquisire importanti elementi di valutazione, o quanto meno chiedere loro delle relazioni scritte nel caso non venga indetta un'altra riunione. (4-14219)

26 APRILE 1982
BOLLETTINO N° 499/IV pag. XXX

ACCAME. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per conoscere — in riferimento alla fornitura di 4 cacciamine in F.R.P. (vetroresina) in costruzione presso il cantiere Intermarine di Sarzana, alla genesi del contratto e ad altri aspetti della vicenda, che investono la competenza di vari Ministeri — se corrispondono, al vero i seguenti fatti:

1) che la ditta Intermarine, alla quale si è affidata la costruzione di navi coperte dal segreto di Stato (articolo 36 del contratto di fornitura) è sorta come multinazionale controllata ed amministrata anche da stranieri. Risulta, infatti, dall'atto costitutivo della « INTER International Marine of Italy », oggi semplicemente Intermarine, che, all'atto della fondazione, nel giugno 1970, il 92 per cento del capitale sociale fu versato dai cittadini svizzeri Robert Sutz ed Arthur Weber, in rappresentanza delle società « Verkehrs Aktiengesellschaft » di Losanna e « Simonin A. G. » di Zurigo. Sutz e Weber, con altri svizzeri, figurano pure nel consiglio di amministrazione della S.p.A. Unifide di Milano, che non è da escludere possa configurarsi come emanazione della Union des Banques Suisses; società che potrebbe amministrare il pacchetto azionario dell'Intermarine. Del consiglio di amministrazione dell'Intermarine (che ha avuto tra i suoi membri persino un direttore di banca lussemburghese) fa parte, sin dalla fondazione, l'ingegnere Michael Seton Kennedy Trimming di Pretoria (Sud Africa) progettista dei cacciamine;

2) che l'Intermarine, all'epoca della firma del contratto (7 gennaio 1978) si trovava ancora in posizione irregolare, essendosi insediata sulla riva sinistra del Magra in una zona (Cà del Sale), « inedificabile » in senso assoluto, destinata dal piano regolatore di Sarzana ad ospitare attrezzature turistiche ed attività agricole. In questa posizione di abusivismo — oggetto anche di sanzioni e di interventi repressivi — rimase sino al 1981, anno in cui con la firma di una apposita convenzione con il comune di Sarzana, fu perfezionata

la sanatoria, autorizzata nel giugno 1979 dalla regione;

3) che l'Intermarine, sino a quel momento dedicatasi alla produzione di natanti da turismo e di scafi da competizione (con i quali partecipava a regate anche l'ex segretario generale della Camera, Francesco Cosentino, entrato pure in rapporti d'affari con il cantiere — come egli stesso scrive su *Puese Sera* del 16 dicembre 1981 — « per costruire catamarani veloci d'alto mare ») nel 1975 intraprese, su richiesta della marina militare, lo studio di unità cacciamine. « Durante il 1975 — riferisce, difatti, l'amministratore delegato nella sua relazione annuale — l'Intermarine ha effettuato studi e ricerche sistematiche sulla vetroresina di uno speciale tipo di F.R.P. (Fiber Reinforced Plastic) amagnetico-anti-shock; tale attività è stata svolta a seguito di specifico interessamento dimostrato dalla Marina militare italiana per la realizzazione di cacciamine F.R.P. ». A quell'epoca, l'Intermarine non poteva vantare che modeste esperienze nel settore della nautica da diporto, avendo iniziato da pochissimo tempo l'attività produttiva (il 1973 come si legge nella relazione annuale dell'amministratore delegato dalla società, aveva visto « l'avvio, seppur in limitata misura, dell'operatività aziendale vera e propria ». Inadeguate ad un impegno produttivo, quale quello imposto dalla costruzione dei cacciamine, erano le strutture del cantiere, che solo dopo la firma del contratto e grazie ai cospicui anticipi della Marina militare si ristrutturerà, raggiungendo l'attuale efficienza. Ben a ragione, a questo proposito, alcuni parlamentari della Commissione difesa, in una recente interrogazione al Ministro della difesa denunciavano come « le capacità produttive che la ditta Intermarine ha appositamente sviluppato » non preesistessero all'aggiudicazione della commessa, ma si fossero create "a seguito di grande provvidenzialità" nel farsi assegnare imponenti lavori a trattativa privata da parte della Marina militare contro la concorrenza di 27 cantieri di chiara fama ». Sproporzionate all'impegno erano pure le possibilità economiche

26 APRILE

1982

BOLLETTINO N° 499/IV

pag. LXXVI
SEGUE →

del cantiere che, gravato da un'ipoteca per l'importo di un miliardo, chiudeva regolarmente in *deficit* tutti gli esercizi: lire 261.586.769 è la perdita d'esercizio nel 1973; lire 236.562.711 quella del 1974; lire 129.742.000 quella del 1975. Solo nel 1979, dopo la firma del contratto e la riscossione delle prime rate di pagamento da parte della Marina militare, l'Intermarine chiude, per la prima volta, in attivo;

4) che, a parte la discutibile posizione economica e la scarsa esperienza sino ad allora maturata, l'Intermarine mai aveva costruito, all'epoca, cacciamine di alcun tipo (né per la verità, unità militari d'una qualche rilevanza). A tutt'oggi, del resto, non esiste in attività di servizio un solo cacciamine, prodotto dall'Intermarine. Sebbene sia scaduto da oltre un anno il termine, previsto dal contratto, per la consegna della prima delle 4 unità commissionate dalla Marina militare, questa unità è appena entrata in fase di allestimento e non se ne prevede il completamento prima del luglio 1982;

5) che la via seguita dalla Marina militare per giungere alla firma del contratto di fornitura con l'Intermarine è, quanto meno, singolare. Difatti, la Marina militare iniziò, nel 1975, lo studio dell'unità, collaborando con l'Intermarine nella messa a punto del progetto di cacciamine, mettendo a disposizione preziose esperienze, laboratori e personale. È singolare in proposito che personale della Marina militare si è trasferito al cantiere. Ad esempio il signor Gianfranco Fantacci, espressamente indicato all'articolo 33 del contratto, tra i rappresentanti dell'Intermarine, delegati a riscuotere i mandati di pagamento relativi alla fornitura dei cacciamine, proviene dalla Marina militare. Ancora la Marina militare dopo aver persino avanzato, nel febbraio 1976, « la specifica richiesta d'offerta per 10 cacciamine in FRP » — come sta scritto nel bilancio della società — organizzò una ricerca di mercato tra i vari cantieri per l'elaborazione di un progetto di cacciamine in vetroresina. La gara, che chiaramente privilegiava l'Intermarine (la quale da oltre un anno, con

la collaborazione della Marina militare aveva iniziato lo studio di questo progetto) assegnava, per giunta, limiti di tempo tanto ristretti (il bando, a data 13 aprile 1976, fissava al 30 giugno dello stesso anno il termine per la presentazione del progetto!) che i concorrenti, nell'impossibilità di elaborare un progetto in tempi brevi, furono costretti a chiedere una proroga, ottenendo a stento una dilazione di 15 giorni (*sic*: 15 giorni);

6) che le specifiche richieste dal bando di ricerca, furono poi del tutto alterate dall'Intermarine nel corso della costruzione. Il dislocamento delle unità, ad esempio, indicato in circa 300 tonnellate nel bando di gara, è ora salito alle oltre 500 tonnellate del *Lerici*, primo dei 4 cacciamine della classe « borghi marinari ». La lunghezza, poi, è cresciuta di circa 5 metri ed altre caratteristiche sono state variate. Non a caso in sede d'esame del progetto di contratto da parte del comitato d'attuazione della legge navale (n. 57 del 23 marzo 1975), il rappresentante del Consiglio di Stato, dottor Napolitano, avanzò persino il dubbio che vi fosse stato un cambiamento del tipo di unità, tanto difforni erano le caratteristiche del cacciamine dalle specifiche tecniche, descritte nel verbale di ricerca di mercato!;

7) che, dopo la ricerca di mercato, la Marina militare, con una procedura che non trova precedenti nella storia delle forniture navali militari, affidò all'Intermarine, la costruzione di una fetta sperimentale di nave (un vero e proprio « Sarchiapone »!) da sottoporre a collaudi. Tale sconcertante procedura non solo pare in contrasto con le finalità della legge navale (voluta, è bene ricordarlo, per promuovere il rinnovamento del naviglio e non per finanziare sperimentazioni tecniche di cantieri privati) ma risulta, di fatto, iniqua per gli altri cantieri, che non hanno avuto la possibilità di costruire sezioni sperimentali di navi confrontando a parità di condizioni le qualità dei loro prodotti con quello Intermarine. Ben a proposito, il citato consigliere di Stato

SEGUE →

si chiese se l'indagine di mercato effettuata dalla Direzione generale di Navalcostarmi riguardasse solo la fetta di cacciamine o l'unità completa!

Altri rilievi, in sede d'esame del progetto di contratto, furono fatti anche dal rappresentante della Corte dei conti, che lamentò « l'indeterminazione del prezzo, essendo stato fissato in contratto solo il prezzo limite » di 945 milioni. Prezzo limite che fu peraltro superato, essendosi poi versati all'Intermarine altri 126 milioni, quale revisione del prezzo sulla fornitura;

8) che, a seguito delle prove fatte sulla fantasiosa « fetta », di nave la Marina militare decise di affidare all'Intermarine la costruzione delle quattro unità riservandosi pure un'opzione per altre due. È appena il caso di sottolineare, a questo proposito, che le prove condotte su una « sezione » di nave non potevano, in alcun modo, essere ritenute conclusive, nulla potendo dire sulle effettive caratteristiche tecnico-operative della nave finita. L'uso della vetroresina in unità sottoposte al rischio di gravi danneggiamenti, conseguenti a scoppi di mine, come quelle commesse all'Intermarine, presenta, infatti, due aspetti: uno prettamente ingegneristico, nella fase di produzione e di manutenzione, l'altro di carattere puramente militare, nei confronti delle capacità di resistenza alle offese nemiche. Incidenti sul lavoro per i cacciamine sono una possibilità, che va ben tenuta presente nell'effettuare la scelta del materiale, dato che danneggiamenti anche considerevoli (purché non compromettano le capacità di navigazione della nave) portano ad una impostazione degli interventi di restauro del tutto diversa secondo che lo scafo sia in vetroresina o in metallo amagnetico e legno. Il lavoro per lo scafo in vetroresina è senza dubbio più oneroso, in quanto le difficoltà che nascono per ripristinare la continuità del guscio, sul quale si basa la resistenza strutturale della nave, sono assai notevoli. Sarà, infatti, molto oneroso e in molti casi assolutamente impossibile il ripristino dell'or-

dito della vetroresina, con un intervento che dovrà necessariamente effettuarsi all'interno e con il grosso svantaggio di dover smantellare tutto il *furnishing* della barca nella zona interessata, dopo aver ovviamente realizzato all'interno un'incastellatura per la base portante della resina. Inoltre il ripristino della resistenza meccanica non potrà essere garantito se non a prezzo di un surdimensionamento della struttura nella parte riparata. Tutto ciò, ovviamente, potrà essere attuato solo in cantieri specializzati (assai difficilmente quindi negli arsenali militari!) e per gli interventi di maggior impegno, solo in quelli di produzione, dove il *know-how* sulla resina impiegata in fase realizzativa è senz'altro più attendibile. Da quanto sopra consegue che, in caso di necessità di un aumento di produzione o di attribuzione a diversi cantieri dell'incarico dell'opera, si determineranno notevoli aggravii di costi ed una non facile indagine per accertarsi che le tecnologie ed i risultati ottenuti dai diversi produttori siano allineati e rispettino le specifiche del progetto. Questa è, senza dubbio, una questione difficilmente definibile con sistemi di tipo classico del controllo di qualità, per il fatto che le caratteristiche del materiale della struttura, nel caso della vetroresina, si concretizzano solo ad opera finita e, quindi, il saggio sullo *stock* è impossibile. Occorre, inoltre, tener presente che i diversi cantieri dovranno, comunque, per le riparazioni maggiori, essere forniti degli stampi, necessari alla realizzazione dei gusci; il che comporterà, senza ombra di dubbio, un aumento degli investimenti di impianto, che si riverserà sul costo dell'unità prodotta. In campo aeronautico, l'ente governativo di controllo degli aeromobili, il Registro aeronautico italiano, non accetta la costruzione di elementi strutturali in resina se non con notevoli aggravii nei controlli e nelle prove di valutazione, proprio per la scarsa affidabilità del prodotto e la intrinseca difficoltà di accertamento delle sue caratteristiche meccaniche di partenza. Ovviamente, lo scafo in metallo smagnetizzato non presenta alcuno degli svantaggi sopra ricordati per

SEGUE →

gli scafi in vetroresina. Infatti, la semplicità degli interventi di riparazione sulle lamiere, la facile reperibilità di cantieri affidabili, la possibilità di avere un prodotto finito di qualità costante, previo naturalmente il solo rispetto dei disegni costruttivi, la possibilità di un controllo efficace del materiale di base, fanno dello scafo metallico, allo stato attuale dell'arte, con le nuove tecniche di smagnetizzazione e di compensazione dei campi magnetici un prodotto altamente competitivo e il più adatto per quanto riguarda la resistenza all'offesa; peculiarità che, comunque, un natante militare deve possedere sempre, nel rispetto di un equilibrato rapporto costo-efficacia. Per quanto concerne offese di tipo convenzionale, in nessuno dei due casi (scafo in vetroresina o scafo metallico) potrà essere garantita la resistenza all'attacco di missili o cannoni perché, nei confronti di questo attacco, i due scafi sono praticamente equivalenti. Certo è, però, che per eventuali incendi a bordo lo scafo metallico offre una capacità di sopravvivenza maggiore, derivante dal fatto che la vetroresina, anche se autoestinguenta, perde subito le caratteristiche meccaniche di resistenza, se sottoposta ad un incremento di temperatura. Per quanto riguarda gli effetti derivanti dalle esplosioni nucleari (tutte le navi militari devono essere progettate per poter operare in situazione atomica) non considerando l'onda d'urto, il fenomeno dell'impulso elettromagnetico (EMP) trova lo scafo metallico senza dubbio più idoneo a resistere. Infatti l'arco che si verrebbe ad innescare tra le nubi ionizzate e lo scafo metallico non ha possibilità di penetrare all'interno, per l'effetto della gabbia di Faraday, determinato dallo scafo stesso. Le esplosioni nucleari, difatti, provocano campi elettrici ed elettromagnetici di grandissima intensità, dovuti alla ionizzazione dell'atmosfera circostante la zona in cui s'è avuta l'esplosione. Questo determina l'insorgere di fenomeni paragonabili al fulmine, ma di intensità enormemente maggiore; fenomeni che si differenziano, inoltre, per il fatto che, nel caso del fulmine, siamo di fronte a manifestazioni

per lo più di tipo statico; mentre per l'esplosione nucleare l'energia dei campi induce correnti ad alta intensità e voltaggio nei conduttori legati agli apparati elettronici, provocandone il danneggiamento. Tutto ciò non può essere assolutamente schermato da uno scafo in vetroresina, in quanto completamente « trasparente » a questi fenomeni, mentre ciò è possibile - per quanto s'è detto - con uno scafo metallico. Inoltre, per lo scafo in vetroresina (materiale non conduttore) fenomeni di scarica porterebbero nella zona d'ingresso un surriscaldamento con fusione del materiale e conseguente grave danneggiamento, che potrebbe determinare perfino la perdita del natante. Ancora, per quanto concerne la protezione dai disturbi di radiofrequenza, è chiara la maggiore protezione degli apparati elettronici, derivante dall'impiego di scafi metallici. Infatti solo una schermatura metallica (oltre a sistemi di filtraggio elettronico sugli apparati) può ridurre le interferenze, che con uno scafo in vetroresina avrebbero accesso incontrastato. Risulta chiaramente, da quanto sopra ricordato, la necessità di valutare con prove: la costanza della resistenza meccanica di pannelli in vetroresina, eseguiti da diversi centri qualificati in base a diverse specifiche; la resistenza meccanica in funzione della temperatura; la resistenza sotto scariche elettriche di elevatissima intensità; il costo della manutenzione e l'affidabilità. Tutte queste prove, invece, non risulta da alcun documento ufficiale a conoscenza dell'interrogante che furono fatte e la fetta di nave fu, soprattutto, sottoposta ad esplosioni, per verificare la resistenza del materiale alle sollecitazioni, originate da esplosioni subacquee. Quand'anche questa fosse risultata - come si sostiene - eccezionale, poco significherebbe, dal momento che (come si diceva sopra) ben altre sono le valutazioni da farsi per una corretta scelta del tipo di unità e di progetto. Quanto sopra tenendo anche conto del fatto che un'eccessiva resistenza alle esplosioni può rivelarsi una trappola mortale per l'equipaggio: è infatti preferibile che parte delle strutture cedano piuttosto

SEGUE →

che sottoporre gli uomini al pericolo dell'urto esaltato dalla resistenza strutturale. Desta perciò enorme perplessità che la marina militare abbia di fatto ordinato ben sei cacciamine in vetroresina « a scatola chiusa », senza cioè aver collaudato le effettive qualità di questi tipi di imbarcazione; laddove una elementare cautela (doverosa, quando si spende pubblico denaro) avrebbe dovuto consigliare, al più, l'acquisto d'una unità subordinando altri ordini alla verifica, in attività di servizio delle caratteristiche della prima. Anche perché non è affatto dimostrata la superiorità di cacciamine in vetroresina su cacciamine costruiti con altri materiali. Paesi assai più evoluti tecnologicamente (USA, URSS, Giappone) costruiscono cacciamine in legno o in acciaio smagnetizzato od adottano diverse tecniche e mezzi: lo sminamento delle acque vietnamite, ad esempio, fu fatto dagli USA con largo impiego di elicotteri ed elicotteri che rimorchiano a distanza di sicurezza un ecogoniometro sono oggi largamente usati. La frettosità con la quale si è intrapresa una via, che potrebbe rivelare gravi carenze e vanificando un imponente sforzo economico desta quindi non poche perplessità. Occorre infine tener presente un problema che riguarda la salute degli operai che lavorano nel settore della vetroresina e dei casi di affezioni specie all'apparato digerente che possono prodursi a causa della presenza dello STIRENE. L'assunzione di questa sostanza produce effetti la cui natura non è stata ancora del tutto chiarita;

9) che diversi mesi prima che il comitato d'attuazione della legge navale si riunisse per prendere in esame il progetto di contratto, già l'ammiraglio Torrisi, allora capo di stato maggiore della Marina, assicurava che l'Intermarine avrebbe ottenuto la commessa: « Entro la fine dell'anno — scriveva — si concluderà la trattativa con l'Intermarine ». Difatti, nel dicembre 1977 il comitato approvò il progetto di contratto, poi firmato il 7 gennaio 1978 dall'ammiraglio Dario Paglia; dello stesso ufficiale, cioè, che poco prima aveva presentato le dimissioni dall'in-

carico di direttore generale di Navalcostarmi, a seguito della nomina di una commissione d'indagine, istituita per accertare determinati aspetti dell'attività contrattuale del suo ufficio;

10) che all'epoca della firma del contratto, l'Intermarine non disponeva delle strutture necessarie per far fronte ad una fornitura di tale importanza. Solo nell'estate 1979 (oltre un anno e mezzo, cioè, dopo l'affidamento della commessa) la ditta iniziò i lavori di ristrutturazione del cantiere. A patto di grossolane violazioni delle leggi urbanistiche e disattenzione nello spirito come nella lettera, le rigide condizioni di salvaguardia ambientale, imposte dalla Regione nel concedere la sanatoria, l'Intermarine scavò un bacino di carenaggio che, correndo all'interno del cantiere, sfocia sull'argine del Magra, dove si raccorda con un bacino di varo, pure abusivamente scavato. Va precisato, a questo proposito, che nell'aprile 1978 la Regione, concedendo l'autorizzazione preventiva ad attuare una variante di PRG (piano regolatore) che, trasformando la destinazione d'uso di Cà del Sale da turistico-agricola ad industriale, sanava di fatto la posizione del cantiere, aveva condizionato l'autorizzazione al rispetto di particolari cautele, atte a salvaguardare l'ambiente. Tra l'altro si dovevano adottare « gli opportuni accorgimenti tecnici e normativi — sia diretti sia indotti — indispensabili per garantire la tutela dell'ambiente fluviale anche dalla emissione di fluidi, sostanze e rumori nonché da ogni altro inconveniente provocato dall'attività produttiva in una zona di valore paesaggistico e naturale ». Lo scavo d'un canale, lungo circa 200 metri, largo 10 e profondo sino a 8 metri, nonché d'un bacino proprio sull'argine, furono la risposta dell'Intermarine alle preoccupazioni ambientali della Regione. Tra feroci polemiche il comune di Sarzana rilasciò le concessioni edilizie necessarie affermando (ma su quali basi!) che tali opere costituiscono lavori di ordinaria manutenzione del cantiere. Unica raccomandazione fatta: che il manufatto esterno al capannone dovesse essere colorato con ossidi da concordare

in sede esecutiva con la commissione edilizia! La concessione edilizia porta la data del 29 maggio 1979, mentre il decreto n. 813 della Giunta regionale ligure, che approva la sanatoria, è del 12 giugno successivo. A quella data, inoltre, non era stata stipulata la convenzione tra comune di Sarzana ed Intermarine e altri cantieri coinvolti nella variante; convenzione che sarà discussa in Consiglio comunale (e duramente contestata dalle opposizioni) nella seduta del 14 marzo 1980 e perfezionata nel 1981. I fatti vengono denunciati, alla Pretura di Sarzana ed alla Regione Liguria, invitata ad avvalersi dei suoi poteri di sostituzione nei confronti degli atti amministrativi contestati; il che non avviene. A tutt'oggi non risulta anzi che si sia ancora preso alcun provvedimento;

11) che il cantiere Intermarine sorge sul fiume Magra, a monte del viadotto sulla strada statale 432, al chilometro 5 + 500, in prossimità della foce; viadotto, peraltro, costruito sul finire degli anni '60 e, quindi, di molto preesistente all'insediamento del cantiere. Poiché il ponte è alto circa 6 metri, mentre i cacciamine hanno un'altezza di circa 13 metri sul pelo dell'acqua, è evidente che queste unità non possono, qualora si voglia farle passare « tutte intere », giungere al mare per via d'acqua. Il discorso è del tutto diverso invece se si mira a far passare separatamente lo scafo dalle sovrastrutture che possono essere « assicurate » allo scafo dopo il passaggio, in altro cantiere o arsenale. Esistono del resto anche altre soluzioni al problema del trasporto delle navi (soluzioni sulle quali si tornerà più avanti). L'Intermarine viene quindi ad agire come cavallo di Troia della speculazione che, attraverso il ponte, punta a raggiungere le aree della Val di Magra. È appena il caso di sottolineare che sia l'Intermarine sia la marina militare ben conoscevano, all'atto della firma del contratto, le dimensioni dei cacciamine come pure del ponte; né ignoravano che l'apertura del ponte, all'epoca dell'affidamento della commessa, ancor non aveva ottenuto le necessarie concessioni edilizie (che

non ci sono neppure oggi) ed il consenso degli Enti e delle autorità competenti. Il contratto di fornitura, d'altra parte, non prevede nel suo articolato alcuna clausola relativa all'eventuale apertura del ponte. Se davvero — come sostiene l'Intermarine — non esistesse alcun altro mezzo per portare al mare i cacciamine che l'apertura del ponte, allora la marina militare avrebbe commesso un'incredibile leggerezza affidando la commessa ad una ditta non in grado di onorare l'impegno ed ingannando persino la Corte dei conti, che mai avrebbe potuto approvare il contratto conoscendo il problema del ponte e sapendo che non esistevano i permessi necessari all'apertura;

12) che l'Intermarine, al fine di aprire il ponte per farvi passare navi di dimensioni superiori a quelle sino ad allora prodotte, chiese nel dicembre 1976 alla direzione compartimentale ANAS di Genova il permesso di trasformare una campata rendendola girevole. La domanda, presentata il 16 dicembre, fu accolta il 24 dello stesso mese, alla vigilia di Natale. A tempo di *record* (in poco più di una settimana) la direzione compartimentale concede il permesso e — all'insaputa di tutti, persino degli enti e delle autorità competenti, trascurando persino di pubblicizzare gli atti a norma di legge — stipula con l'Intermarine una « Convenzione in ordine alla costruzione di una campata apribile del ponte sul fiume Magra al chilometro 5 + 500 della strada statale 432 della Bocca di Magra al fine di consentire la navigazione fluviale a natanti di maggiori dimensioni ». La procedura seguita tradisce intanto una certa fretteolosità; tra l'altro in una lettera indirizzata al capo cantoniere dell'ANAS, la direzione compartimentale si preoccupava di avvertire che « se in corrispondenza dei lavori, oggetto della presente autorizzazione, trovasi interrato il cavo coassiale, l'Intermarine dovrà munirsi del nullaosta dell'Ispettorato di zona dell'azienda di Stato per i servizi telefonici. (Certo in una sola settimana, non c'era il tempo di controllare che cosa passasse sotto il ponte!). Allucinante si può definire il contenuto del-

SEGUE →

la convenzione. L'articolo 9, ad esempio, stabilisce che « Il sollevamento della campata mobile per il tramite dei natanti sarà effettuato una volta alla settimana per un tempo a discrezione dell'Intermarine... Per altre necessità contingenti di transiti per conto dell'Intermarine, il sollevamento della campata mobile sarà espressamente autorizzato dall'ANAS su esclusiva richiesta dell'Intermarine. Le parti si riservano inoltre di esaminare e concordare nell'ambito delle esigenze turistiche della zona la possibilità di stabilire più frequenti aperture della campata mobile del ponte ».

L'articolo 10, poi, recita: « L'Intermarine S.p.A., unica titolare della autorizzazione di cui alla presente convenzione, rimarrà la sola avente diritto in via esclusiva alla movimentazione della campata in acciaio ». In altri termini non solo si regala ad una ditta privata (per di più neppure italiana all'atto della nascita) un bene pubblico quale è appunto il ponte della Colombiera, perché ne disponga come meglio crede. Ma si concede anche all'Intermarine il diritto di riscuotere — qualora lo desideri — pedaggi per il transito: solo per i suoi natanti e per quelli che transitino « per conto dell'Intermarine » si potrà — difatti — aprire la campata! Non è chiaro, poi, come le spese necessarie per la trasformazione del ponte possano essere sostenute dall'Intermarine, secondo l'articolo 3 della convenzione quando le « Norme per l'esecuzione delle opere pubbliche » prescrivono chiaramente — come del resto rilevavano il 7 settembre 1981 in una loro interrogazione gli onorevoli Mellini, Bonino, Crivellini — che queste devono essere eseguite a carico dello Stato, secondo una precisa normativa, in base a progetti compilati dall'ufficio del genio civile o da altri uffici tecnici governativi. D'altra parte l'articolo 49 della legge istitutiva dell'ANAS afferma in modo inequivocabile che « l'approvazione di progetti da parte del Ministro equivale a dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ». Sono fatti che forse non desterebbero — come già l'interrogante ha detto in un intervento alla Camera — meraviglia

nella repubblica di Pulcinella, ma in quella italiana — almeno per ora! — sì. Non è chiaro, inoltre, come si possa affidare ad una ditta privata la progettazione, l'esecuzione, persino il collaudo (l'ingegnere incaricato del collaudo) secondo l'articolo 10 della convenzione — che, per altro, non specifica le modalità del collaudo — sarà pagato dall'Intermarine) nonché la manutenzione ed il finanziamento dell'opera. Addirittura irrisoria è, ancora, la fidejussione bancaria, prestata dall'Intermarine all'ANAS quale cauzione per « eventuali danni che si verificassero »: appena 30 milioni per un ponte, che riveste grandissima importanza per le comunicazioni tra Liguria e Toscana e che, soprattutto in periodo estivo, è percorso giornalmente da forti correnti di traffico, stante lo sviluppo turistico della zona! È il caso di precisare, a questo riguardo, che il rischio di un crollo del ponte, in conseguenza dei lavori di trasformazione della campata e dello stress determinato da frequenti sollevamenti della campata (e già s'è visto che, solo per le esigenze dell'Intermarine, la convenzione prevede un'apertura settimanale: tenendo conto del fatto che nei dintorni operano altri cantieri navali, che pure potrebbero richiedere di usufruire della possibilità di sollevare la campata, non è difficile prevedere aperture assai frequenti). Risulta, infatti, da risposte fornite dal Ministro dei lavori pubblici ad alcune interrogazioni dello stesso interrogante in merito, che le condizioni del ponte non sono più tranquillizzanti. Intanto, il ponte, costruito a cura dell'amministrazione provinciale di La Spezia tra il 1958 ed il 1960 (quando cioè la strada era ancora classificata provinciale) e poi passato in gestione all'ANAS dopo la statizzazione della strada, non fu realizzato secondo le previsioni di progetto. Infatti — scrive il Ministro — la lunghezza del manufatto, che doveva risultare di circa 300 metri, è stata ridotta alla metà (154,40 metri), determinando in tal modo una sezione di deflusso del fiume Magra notevolmente inferiore a quella necessaria per lo smaltimento delle prevedibili portate di piena.

SEGUERE →

Il manufatto così costruito aveva, pertanto, carattere di provvisorietà, in quanto l'Amministrazione provinciale di La Spezia, con delibera n. 1151 del 6 luglio 1960, si era impegnata ad eseguire al più presto le indispensabili opere di completamento. L'attuale ponte, costituito da 5 luci e travate in cemento armato, doveva essere ampliato anche secondo il genio civile di La Spezia, che segnalò alla direzione compartimentale ANAS « la necessità dell'ampliamento del ponte al fine di aumentare il deflusso idrico per evitare allagamenti degli insediamenti a monte ». Risulta, infine, che si siano di recente constatati scalzamenti dei pali di talune fondazioni del ponte esistente; scalzamenti conseguenti alle notevoli osservazioni di inertici dall'alveo, ivi effettuate. L'ANAS ha già eseguito — scrive ancora il Ministro Nicolazzi — lavori di sottofondazione di talune pile », che verranno quanto prima estesi alle restanti »;

13) che, sempre in merito alla convenzione ANAS-Intermarine per l'apertura del ponte, v'è da segnalare che l'ANAS, dopo aver stipulato la convenzione ed avere registrato l'atto, successivamente negava d'aver mai concesso alcun permesso del genere.

Rispondendo ad una richiesta di informazioni sul caso, rivolta dalla Capitaneria di porto di La Spezia — che, ai sensi dell'articolo 55 del codice della navigazione, diffidava dal « metter mano a qualsiasi lavoro senza il nulla-osta dell'Amministrazione della Marina mercantile » — l'ANAS (Compartimento della viabilità per la Liguria) « ha risposto in data 4 dicembre 1978 con foglio n. 16444 che nessuna autorizzazione era stata data al riguardo ». Alla data della lettera, quindi (2 anni dopo la stipula della convenzione) l'ANAS non aveva ancora informato neppure la Capitaneria di porto. Il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Liguria, a sua volta, in una lettera del 9 gennaio 1979, comunicava che « a tutt'oggi nessuna richiesta di autorizzazione a modificare l'attuale struttura del ponte della Colombiera sul fiume Magra è pervenuta

a questo Istituto né da parte dell'ANAS né da società private ». Queste testimonianze contraddittorie indussero « Italia Nostra » a denunciare i fatti alla Procura di Genova che decise di formalizzare l'istruttoria, sequestrando presso il Compartimento ANAS di Genova tutti gli atti ed i documenti relativi alla convenzione; inviando nel contempo comunicazione giudiziaria all'ingegner E. de Bernardis, ex capo del Compartimento, nel frattempo trasferito altrove, ipotizzando a suo carico il reato di « interesse privato in atti d'ufficio ». L'iniziativa giudiziaria sospese l'attuazione della convenzione ed indusse, probabilmente, l'ANAS a rivalutare l'intera questione, cosicché il 27 gennaio 1982 il Consiglio di amministrazione dell'azienda, accogliendo una proposta avanzata dal nuovo dirigente del compartimento di Genova, deliberò, con voto n. 74, la revoca della convenzione n. 16554, stipulata il 24 dicembre 1976 con la Intermarine. La vicenda, però, non si conclude, essendo ancora pendente, presso la Procura di Genova, il procedimento giudiziario e, soprattutto, non essendosi ancora risolto il problema del trasporto dei cacciamine. Problema che l'Intermarine — noncurante di tutte queste complicazioni, delle iniziative della Magistratura e delle tensioni sociali create — e trascurando altre possibilità — conta di risolvere esercitando continue pressioni, attraverso organizzazioni sindacali e rappresentanze industriali, sul Ministero dei lavori pubblici perché non attui il deliberato del Consiglio di amministrazione dell'ANAS e dia attuazione alla feudale convenzione del 1976;

14) che l'apertura del ponte non solo è oggettivamente rischiosa per i fatti in precedenza ricordati (tra l'altro non si è potuto stabilire se il ponte, a suo tempo, sia stato collaudato e se, in ogni caso, le risultanze collaudali consentano l'effettuazione dei lavori di trasformazione) ma è fortemente avversata da larghi strati delle popolazioni della provincia di La Spezia e di Massa Carrara, che temono per le sorti del fiume. L'apertura del ponte, infatti, innescherebbe un processo d'indu-

SEGUE →

ustrializzazione del basso corso del Magra - destinato, da tutti i piani previsionali per un corretto uso del territorio, elaborati dall'ILRES e dalla TECNE, ad ospitare solo turismo ed agricoltura; vocazioni per altro ripetutamente violate da insediamenti cantieristici sulle rive - che in breve porterebbe alla creazione d'un canale navigabile, al servizio del porto di La Spezia, gli scarichi industriali ed i dragaggi, necessari per assicurare la navigabilità in un fiume, che ha bassi fondali, aggredendo un corso d'acqua, già minato da selvagge escavazioni, porterebbero all'inquinamento del Magra ed alla risalita del cuneo salino lungo la falda, che alimenta gli acquedotti delle due province. I continui dragaggi, conseguenti all'asservimento del fiume ad interessi industriali, impedirebbero inoltre il ripascimento delle spiagge del vicino litorale apuano-versiliese, già minacciate da notevoli fenomeni di erosione, creando danni incalcolabili alle attività turistiche, principale risorsa economica della zona.

L'apertura del ponte, inoltre, causerebbe seri problemi per il fatto che sul viadotto hanno sede le condutture dell'acqua, del metano, della luce e del telefono, che assicurano i collegamenti tra le due rive.

Collegamenti che, ovviamente, non possono essere interrotti ogni qual volta l'Intermarine decidesse di sollevare la campata e che imporrebbero, di conseguenza, l'interramento di tutte le condutture nell'alveo del Magra, sotto il ponte. Questa soluzione, però, non è scevra da inconvenienti, dal momento che l'interramento in alveo richiederebbe scavi a notevoli profondità (per essere al sicuro da eventuali dragaggi dei fondali, le condutture non possono essere interrate a scarse profondità, dove la prima nave d'un certo pescaggio, « arando » sul fondale; la danneggerebbe) che rovinerebbero la falda, causando quei fenomeni di risalita del cuneo salino dianzi accennati. Né va trascurato il fatto che tali opere, di grande impegno e di non inferiore dispendiosità, dovrebbero essere finanziate dai contribuenti, ancora una volta chiamati a pagare di ta-

sca propria errori altrui. Per questi motivi enti, associazioni e cittadini hanno chiaramente manifestato la loro opposizione al progetto di trasformazione della campata. Oltre 6.000 cittadini, ad esempio, in due soli mesi, firmarono nel 1978 una petizione contro l'apertura del ponte e contro l'industrializzazione della Valdima: col senatore Giovanni Spadolini, anche Eugenio Montale, Mario Soldati, Giulio Einaudi, Franco Fortini, Vittorio Sereni, Piero Chiara, Valentino Bompiani, Anna Banti, e molti altri illustri esponenti della cultura figurano tra questi.

Interi consigli comunali (quello di Carrara, ad esempio, per ben due volte, all'unanimità, ha approvato una delibera contro l'apertura del ponte), organizzazioni sindacali, rappresentanze di categoria (operatori turistici, pescatori, eccetera) appoggiano, da oltre quattro anni, la tenace opposizione delle associazioni ecologiche;

15) che il contratto di fornitura con l'Intermarine non fu stipulato dopo un pubblico appalto-concorso, ma a trattativa privata. E se è vero che l'articolo 2 della legge n. 57 del 22 marzo 1975 (legge promozionale per la marina) consente il ricorso alla trattativa privata, è parimenti vero che si premura di precisare che tale facoltà deve riguardare « enti, società ed imprese, che abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia ». In questo caso è fuori di dubbio che l'Intermarine non rispondeva a questi requisiti, né nel 1975 (allorché la marina militare ordinò lo studio di un'unità cacciamine), né nel 1978, allorché fu firmato il contratto, e neppure successivamente, poiché solo di recente il cantiere ha raggiunto l'attuale capacità produttiva. Nel 1975, come pure nel 1978, e nel 1979, invece si trovava ancora in posizione d'abusivismo edilizio, non disponeva delle necessarie strutture e dei necessari mezzi produttivi e non poteva, in ogni caso, vantare « particolare competenza » nella costruzione di cacciamine (dei quali si ripete, a tutt'oggi, non è ancora completamente realizzato neppure un esemplare). Inoltre non disponeva di tutti i

SEGUE →

permessi necessari per aprire il ponte. È opportuno precisare, a questo proposito, che le concessioni edilizie del comune di Ameglia, non ancor rilasciate oggi (aprile 1982) (anzi il sindaco è stato diffidato, anche di recente, dall'ANAS dal far ciò) non potevano certo esserci nel 1978.

Non si comprende, perciò, come la marina militare abbia potuto trascurare di accertare se il cantiere fosse o meno in grado di costruire e consegnare le navi prima di firmare il contratto; ed abbia, per giunta, taciuto per tutti questi anni, noncurante delle polemiche, delle tensioni sociali e dell'impopolarità derivate da questa vicenda.

Quanto all'opportunità del ricorso alla trattativa privata per forniture militari di questo tipo, in aggiunta alle riserve già fatte sarà opportuno citare l'opinione del magistrato della Corte dei conti che, esaminando il progetto di contratto per la « Fornitura di 4 sistemi di identificazione e neutralizzazione mine denominati MIN 77 da installare a bordo dei cacciamine », preso in considerazione dal comitato di attuazione della legge navale nella seduta del 12 giugno 1979, espresse la propria riserva per la procedura formale seguita. A parere del magistrato sussistevano, difatti, « le condizioni perché fosse bandito un appalto-concorso in luogo della indagine di mercato effettuata dall'Amministrazione militare ». Non ritenendo « pienamente pertinenti le giustificazioni avanzate a sostegno della procedura adottata » si astenne — in segno di dissenso — dalla pronuncia sul contratto in esame.

Lo stesso magistrato, nella stessa seduta, a proposito di altro progetto di contratto (n. 10 di Navalcostarmi: « Progettazione e fornitura di n. 6 coppie di unità di interfaccia Dardo (UIL) per fregate A/S. ditta Selenia di Roma) chiese di conoscere « come è stato possibile da parte dell'Amministrazione congruire il costo della commessa, dal momento che oggetto della stessa è anche la progettazione dei lavori da eseguire ». Queste considerazioni del magistrato della Corte dei conti possono essere trasferite, senza alcuna riserva, al caso Intermarine. Anche in questo caso,

difatti, la stessa ditta che ha presentato il progetto, dovrà costruire le unità, fissando quindi i prezzi. In assenza di un appalto-concorso, poi, è venuta meno la possibilità d'un raffronto tra i preventivi di spesa ed i progetti di varie ditte, sicché l'Amministrazione si è privata dell'opportunità di accertare la congruità delle richieste dell'Intermarine. Né va scordato che, in genere, una vera gara d'appalto, mettendo in competizione tra loro varie ditte, consente di esercitare un'azione calmieratrice sui prezzi; azione che, evidentemente, vien meno quando si ricorre a trattativa privata;

16) che oggetto della fornitura, secondo l'articolo 2 del contratto, non sono i quattro cacciamine, ma anche le cosiddette « Provviste non ricorrenti », comprendenti anche « il Progetto e gli stampi delle navi ». Progetto e stampi che, però, resteranno all'Intermarine, che potrà usarli per la costruzione di altre unità di quel tipo, corrispondendo alla Amministrazione militare un diritto di *redevance* (rivalsa) nella misura massima del 3 per cento del prezzo globale definitivo di ciascuna nave. A parte l'ovvia constatazione che questa clausola — che consente di fatto l'esportazione come è avvenuto con la commessa di 4 unità da parte della Malaysia delle unità, anche in paesi non appartenenti al nostro schieramento difensivo — pare in contrasto con l'articolo 36 dello stesso contratto, che richiama la ditta costruttrice al rispetto del « segreto di Stato » (Le costruzioni oggetto del presente contratto riguardano la preparazione della Marina militare e rientrano quindi — recita l'articolo 36 sopra citato — nella materia di cui, nell'interesse della sicurezza di Stato, deve intendersi vietata la divulgazione di qualsiasi notizia ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 11 luglio 1941, n. 1161, e, quindi, la ditta dovrà attenersi a quanto stabilito nell'appendice segreta intitolata « Tutela del segreto di Stato » che, firmata dalla ditta stessa, fa parte integrante del presente contratto, quantunque non allegata, ma conservata presso il Ministero della difesa-Navalcostarmi). C'è pure da osservare che la Marina mi-

SEGUE →

litare con questo contratto non solo acquista stampi, che poi resteranno in uso all'Intermarine; ma — dopo aver finanziato, sin dal 1975, studi, ricerche e costosissime prove ad esempio quelle sulla fetta di cacciamine, costata oltre un miliardo) — viene poi a pagare una seconda volta il progetto di nave, che diverrà *know-how* della società. (Né va dimenticata l'esigenza, prima segnalata che gli stampi siano disponibili là dove debbono essere eseguite riparazioni);

17) che il costo della fornitura, indicato in lire 64.072.057.000 per i quattro cacciamine in FRP dell'Intermarine, ai quali dovevano aggiungersi circa 8 miliardi per i sistemi d'arma, sale, secondo l'allegato n. 32 allo stato di previsione di spesa per l'anno finanziario 1982, ad oltre 141 miliardi. Né si comprendono le ragioni d'un tale aumento (che raddoppia quasi l'importo di circa 72 miliardi, originariamente indicato) dal momento che il citato bilancio indica in lire 64.072.000.000 il costo delle sole piattaforme, da completarsi con non meglio definiti « sistemi di combattimento » del costo di lire 77 miliardi e 95 milioni; laddove i bilanci degli anni precedenti si riferivano ad « unità complete » e recavano importi di spesa assai inferiori. In tal modo, non solo non si possono correlare gli impegni di spesa previsti negli anni precedenti con quelli iscritti a bilancio per il 1982, ma non si può neppure comprendere la ragione d'un aumento di costi di tale entità. Costi che, peraltro, sono destinati a crescere ancora per il meccanismo di revisione dei mezzi, che pare premiare le inadempienze del fornitore, assorbendo largamente, ad esempio, le penali maturate per i ritardi nella consegna delle unità.

Un ritardo di 15 mesi sulla consegna della prima unità — che doveva avvenire entro 1.050 giorni solari dalla registrazione del contratto (avvenuta nel giugno 1978) e cioè entro aprile 1981 — porterà, alla data di reale consegna (probabilmente luglio 1982) ad una penale di circa 500 milioni, dal momento che l'articolo 23

prevede, per ritardi nell'approntamento delle navi alle prove:

lire 150.000 per ogni giorno di ritardo durante il primo mese;

lire 300.000 per ogni giorno di ritardo durante il secondo mese;

lire 600.000 per ogni giorno di ritardo durante il terzo mese;

lire 1.200.000 per ogni giorno di ritardo durante il quarto mese.

Di fronte a queste ridicolmente modeste penali, si ha la realtà di un meccanismo di revisione prezzi che, solo per il 1982, determina un esborso di altri 38 miliardi da parte dello Stato. Diviene, in tal modo, più conveniente per la ditta produttrice non consegnare le unità, lasciando maturare cospicue revisioni prezzi (appena intaccate da eventuali penali) anziché consegnare le unità ai termini contrattuali;

18) che l'Intermarine, appena firmato il contratto, riscosse un'anticipazione pari a circa il 25 per cento dell'importo dell'intera fornitura. Continuò, poi, a riscuotere anticipazioni, corrispostele a titolo di « avanzamento lavori », di cui occorre verificare la giustificazione. Dall'allegato n. 32 allo stato di previsione della spesa per l'anno 1980, contenente la relazione del comitato d'attuazione della legge navale per il periodo 16 agosto 1978-15 agosto 1979, si apprende che in tale periodo l'avanzamento dell'opera (cioè della fornitura dei 4 cacciamine) è valutato nella misura dell'8 per cento. Poiché l'esecuzione dell'intera opera corrisponde ad una percentuale del 100 per cento, l'ultimazione di ogni cacciamine comporta una percentuale d'avanzamento del 25 per cento. L'8 per cento dovrebbe, perciò, corrispondere ad un cacciamine che si trova ad 1/3 circa della costruzione, il che non era assolutamente realizzato a quell'epoca. L'Intermarine, infatti, nell'agosto 1979 non aveva ancora costruito né il bacino di varo, né la trincea, al cui interno avviene la lavorazione dei cacciamine; né aveva ancora gli stampi, che le saranno consegnati solo

nel dicembre 1978. Parimenti cervelottica è la data di « inizio opera », indicata, nello stesso luogo, al 27 giugno 1978: a quella data, difatti, l'Intermarine non aveva neppur avuto i permessi di ristrutturazione del cantiere;

19) che l'Intermarine costruisce solo lo scafo dei cacciamine, riunendo 17 pezzi stampati in fibra di vetro Feltromas IF 1400 e IF 1900 della Balzaretti Modighiani, e ricorre, per le altre forniture, alle seguenti ditte: « Grandi Motori Trieste », per il motore termico principale; « Franco Tosi » di Legnano, per l'elica, la linea d'assi, il riduttore; « Breda Isotta Fraschini » di Saronno, per i motori termici ausiliari; « Riva Calzoni » di Bologna, per i propulsori ausiliari; « Gavazzi » di Bologna, per gli impianti di automazione; « INMA » di La Spezia, per gli stampi dello scafo; « IFEN » di La Spezia, per gli impianti elettrici e per gli impianti di *degaussing*; « ATISA » di Milano, per gli impianti di condizionamento, ventilazione ed estrazione e per i frigoriferi principali; « Cantieri navali riuniti » di Genova, per i telegrafi di macchina, per argani e verricelli; « Eletropir » di Genova per i telegrafi di macchina, indicatori di giri, indicatori angoli di barra, avvisatori antincendio e acqua in sentina; « CO₂ » di Milano, per impianti fissi e mobili antincendio; « Garbarine » di Acqui, per le pompe dell'apparato motore, scafo, antincendio; « Signani » di La Spezia per l'arredamento e l'allestimento; « Thompson » Francia, per la stazione di smagnetizzazione. La ditta Intermarine che cura la costruzione del solo scafo in vetroresina, che copre appena 2 o 3 decimi del costo dell'intera fornitura, vien così promossa al ruolo di capo-commessa, acquisendo il monopolio dell'approntamento dell'unità, senza poter vantare al riguardo alcuna precedente esperienza o particolare competenza;

20) che l'intero programma di ammodernamento della flotta per il settore della caccia alla mina viene affidato alle unità dell'Intermarine. Laddove sarebbe stato più opportuno ripartire l'intera com-

messa tra i vari cantieri sia per garanzia contro eventuali esiti insoddisfacenti della vetroresina sia per fornire occasioni di lavoro a vari cantieri, che versano in difficoltà per mancanza di commesse vere. I cantieri potevano tranquillamente assicurare la costruzione di qualche cacciamine (o almeno all'allestimento) di qualcuna delle unità del programma specie se la marina militare avesse offerto loro le stesse condizioni offerte all'Intermarine. Del resto l'Intermarine all'epoca in cui la marina militare la prescelse per il progetto di cacciamine era certamente un cantiere di assai modesta capacità. Vari cantieri ricevendo la stessa collaborazione e gli stessi finanziamenti avuti dall'Intermarine — potrebbero essersi comunque attrezzati e qualificati per la costruzione dei cacciamine;

21) che i cacciamine in costruzione nel cantiere Intermarine non sono costruiti in un solo blocco, come s'è lasciato sinora credere, ma in diverse parti quindi potevano essere senza alcuna difficoltà trasportate separatamente al di là del ponte e assiate in sede idonea (ad esempio nell'arsenale di La Spezia o in un cantiere della zona ligure-toscana). È ben noto, a questo proposito, che incollaggi con resine epossidiche strutturali (i collegamenti strutturali sugli aerei di linea sono quasi tutti ottenuti con incollaggi di questo tipo) danno ogni garanzia di monoliticità, sicché non sussiste alcun rischio che questa tecnica comprometta la robustezza della struttura. In ogni caso il problema dell'incollaggio può essere ridotto a queste alternative: o i cacciamine possono essere costruiti per parti facilmente « saldabili » tra loro con resine epossidiche ed in tal caso la riparazione delle unità in caso di gravi danneggiamenti (quali l'asportazione della prua o d'altro importante elemento strutturale) sempre possibili con unità di questo tipo, non presenta alcuna difficoltà e restituisce l'unità in condizioni di robustezza identiche a quelle originarie; oppure l'incollaggio non è possibile e, quindi, il cacciamine deve essere costruito in un solo blocco. In tal caso, però, non potrà neppur

SEGUE →

essere riparato, in caso di danneggiamenti d'una certa entità, essendosi distrutta la monoliticità iniziale. Avremmo, in tal caso, spese centinaia di miliardi per avere dei cacciamine « usa e getta via » dopo il primo danneggiamento di rilievo !;

22) che i cacciamine in realtà non sono costruiti in un solo blocco dal momento che elementi strutturali diversi sono collegati con bulloni. La plancia, ad esempio, è inbullonata al resto della nave; come pure l'apparato motore che è inbullonato allo scafo. Dopo aver violentemente criticato i cacciamine inglesi della Vosper poiché questi erano costruiti per parti collegate tra loro con bulloni, scrivendo: « ...veniva assolutamente scartata, dopo i risultati delle prove di scoppio, la proposta di struttura inglese, che prevedeva l'impiego di bulloni di collegamento tra fasciame e strutture di rinforzo interne ». Poiché « durante le prove condotte allo Shock Factor richiesto, tali bulloni si tranciavano e venivano proiettati all'interno dello scafo con notevole pericolo per il personale e con formazione di vie d'acqua », l'Intermarine - scartando tra l'altro la soluzione dell'incollaggio epossidico strutturale affida ai vituperati bulloni la soluzione di determinati problemi di collegamenti strutturali. C'è da chiedere, a questo proposito come la marina militare abbia potuto accettare tale soluzione che pare violare le specifiche costruttive concordate col cantiere. Occorre, ancora, osservare come, eseguendo il collegamento tra scafo e sovrastrutture in altra sede (come l'arsenale spezzino) non solo si sarebbe risolto il problema del trasporto delle unità oltre il ponte (come sopra detto, lo scafo separato dalle sovrastrutture, può passare sotto le arcate), ma avrebbe pure consentito alle maestranze di qualificarsi alla nuova tecnica preparandosi così per futuri interventi di riparazione delle unità che dovrebbero di massima effettuarsi negli arsenali della Marina militare;

23) che la progettazione dei cacciamine pare non tener conto neppure di al-

cune moderne esigenze della guerra di mine; progettare l'incorporazione a bordo del Sonar è oggi oggetto di perplessità in quanto è noto che sono già state realizzate mine anti-cacciamine che possono esplodere sotto la sorgente di emissione elettroacustica. Sono stati studiati Sonar rimorchiabili a distanza di sicurezza ed operanti in condizioni ottimali (quota regolabile sul fondo in relazione alle condizioni batimetriche, stabilità di piattaforma per l'indipendenza dal moto ondoso, ecc.) tenuto conto anche del fatto che la pericolosità per il cacciamine diventa massima nel caso che l'esplosione della mina non sia convenzionale, ma di tipo atomico tattico (che trova particolarmente vulnerabile il cacciamine in vetroresina a causa dell'effetto EMP sopra ricordato). Anche il criterio di costruire unità monovalenti (idonee, cioè solo alla caccia delle mine) pare discutibile, tenendo conto del fatto che la tradizionale caccia alla mina può essere vanificata da un uso intensivo, da parte del minatore di *dummies* (simulacri di mine, false mine, bersagli) e può essere resa impossibile nel caso di mine insabbiate e coperte da fango e rimaste coperte da folta vegetazione marina e deposte in fondali particolarmente frastagliati. In questi casi non c'è da ricorrere alle apparecchiature di dragaggio ad influenza (che possono essere rimorchiate di poppa a distanza di sicurezza). Apparecchiature delle quali, però, non dispone il cacciamine « monovalente » — e ciò conduce all'orientamento di costruire navi antimine polivalenti, e cioè « draga-cacciamine » che possono mettere in atto le due tecniche alternativamente. Emerge chiaramente da tutto ciò l'opportunità di promuovere una revisione delle specifiche costruttive dei cacciamine per adeguarli alle esigenze sopra elencate per evitare carenze che i lunghissimi tempi di consegna (l'ultimo cacciamine doveva essere consegnato 6 anni dopo la firma del contratto — tanti quanto bastano per costruire una portaerei di 100.000 tonnellate — ma sono prevedibili ulteriori dilazioni, visto che la consegna del primo è già in ritardo di oltre un anno sui termini contrattualmen-

te fissati) aggraverebbero con conseguenze negative;

24) che l'Intermarine non solo può risolvere il problema del trasporto a mare dei cacciamine nel modo dianzi indicato (trasferendo, cioè le varie parti separatamente oltre il ponte ed assemblandole in sede idonea) ma anche trasferendo via terra le unità complete dal cantiere al mare, distante poche centinaia di metri. Del tutto pretestuose paiono perciò le richieste dell'Intermarine, tendenti ad aprire il ponte per favorire un processo d'industrializzazione della vallata. Occorre precisare a proposito di questo problema che attività industriali nel basso corso del Magra sono state dichiarate inammissibili dai citati piani previsionali e che la stessa permanenza *in loco* dei cantieri abusivamente insediati sulle rive del Magra dovrebbe poter protrarsi indefinitamente dal momento che una legge di salvaguardia, proposta dall'amministrazione provinciale di La Spezia alla regione Liguria, prevede la loro ricollocazione a breve termine all'interno del golfo di La Spezia. Vien meno, perciò, ogni ragione d'aprire il ponte dal momento che l'Intermarine può altrimenti risolvere il problema del trasporto a mare dei cacciamine e che gli altri cantieri (che peraltro mai hanno richiesto l'apertura del ponte) sono destinati ad andarsene;

25) che l'Intermarine, dopo la commessa per la marina militare italiana, ha di recente ottenuto l'incarico di fornire quattro cacciamine dello stesso tipo alla marina militare di Malaysia. A parte le perplessità, destate dal fatto che unità coperte dal segreto di Stato vengono fornite a Stati stranieri e che la marina militare percepisce una « tangente » per la operazione sotto forma di diritto di *red-avance*, associandosi di fatto alla ditta nell'attività di vendita all'estero d'armi (non si dimentichi, a questo proposito, che ancora nell'aprile 1981 - dopo cioè la firma del contratto con la Malaysia - l'onorevole Pasquale Bandiera, allora Sottosegretario per la difesa ad una richiesta dell'interrogante di prendere visione delle

specifiche tecniche relative alla costruzione dei cacciamine rispose di non poter accogliere la richiesta poiché tali specifiche erano coperte da « classifica di riservatezza ») la vicenda ha portato alla luce alcuni retroscena che la stampa ha ampiamente divulgato.

L'ammiraglio Birindelli si rivolse, infatti, alla magistratura e fece porre sotto sequestro cautelativo alcune imbarcazioni, in costruzione nel cantiere Intermarine, sino alla copertura di circa 8 miliardi per garantirsi la corresponsione del diritto di mediazione per la commessa. L'ammiraglio precisò infatti di aver svolto la sua opera di mediazione a favore del cantiere di Sarzana, contattando alti personaggi del governo malaysiano e favorendo in tal modo l'acquisizione dell'importante commessa. Responsabili del cantiere, pur ammettendo la collaborazione prestata dall'ammiraglio, esclusero però che egli abbia avuto influenza nell'aggiudicazione della commessa dei cacciamine. La vicenda viene duramente commentata da organi di stampa italiani e stranieri. Mentre alcuni giornali italiani ipotizzano rapporti tra il cantiere di Sarzana e la P2, i giornali stranieri colgono l'occasione per pesanti insinuazioni. Se il francese *Express* parla di « genio al servizio dell'imbroglio » e di uno « scandalo che colpisce sotto la linea di galleggiamento la credibilità e la serietà » del nostro paese, l'inglese *The Guardian* afferma che « gli italiani hanno fatto un altro imbroglio » e constata che « il loro prestigio nazionale è crollato ». E da chiedersi se nelle sedi competenti (ad esempio presso il Ministero degli esteri) è stata preventivamente accertata la correttezza delle trattative intercorse tra la Intermarine ed il governo malaysiano; senza per giunta aver neppure accertato se la ditta a causa dell'impedimento del ponte fosse in grado di consegnare le navi costruite. Occorre inoltre sottolineare il sorprendente comportamento tenuto nell'occasione dall'ambasciatore italiano a Kuala Lumpur. Interpellato dalle autorità malesi sulle prospettive di risoluzione del problema del trasporto a mare dei cacciamine egli, secondo quanto scrive il quo-

...SEGUE... →

tidiano malese *The New Straits Times* del 7 agosto 1981, dichiara: di aver ricevuto dall'Intermarine una telefonata che l'informava che « il problema (dell'apertura del ponte sul Magra) sarebbe stato risolto entro 4 o 5 mesi ». Il fatto che le dichiarazioni dell'ambasciatore si siano poi rivelate false poiché ancor oggi il ponte è chiuso, nulla toglie allo sconcerto destato dal vedere un ambasciatore farsi portavoce non dello Stato ma degli interessi d'una ditta privata;

26) che anche il prefetto di La Spezia, venendo meno a quei principi d'imparzialità che dovrebbero caratterizzare il suo ufficio, ha per ben due volte convocato a dibattere il problema dell'apertura del ponte solo industriali e sindacati favorevoli alle tesi dell'Intermarine escludendo, invece, gli oppositori e rifiutando di ricevere rappresentanze di ecologi, da anni in lotta contro l'apertura e prendendo apertamente le parti del cantiere;

27) che noncurante di tutti questi aspetti poco chiari del caso Intermarine, l'ENI, attraverso la consociata Indeni, sta studiando la possibilità d'associarsi al cantiere per aprire un nuovo stabilimento a Gaeta. Ciò in violazione delle direttive CEE e, nella fattispecie, del piano D'Avignon che, nella perdurante crisi della cantieristica, vieta l'apertura di nuovi cantieri;

28) che non è neppure chiaro se le attività finanziarie dell'Intermarine possano avere dato adito ad esportazione di valuta o, quanto meno, a costituzioni di capitali all'estero dal momento che si ignora chi incassi i dividendi della società. C'è da chiedersi in proposito se tra gli azionisti ve ne sono di nazionalità straniera;

29) che in assenza di precise indicazioni al riguardo da parte dei competenti Ministeri e dell'Ufficio cambi, non è neppure possibile arguire la congruità del costo della fornitura per la Malaysia al fine di un confronto con l'analoga italiana né comprendere attraverso quali canali vengano effettuati i pagamenti all'estero, né

accertare chi riscuota per conto dell'amministrazione militare i diritti di *redemption* ed in qual misura.

Per conoscere — esaurita questa lunga ma irrinunciabile premessa — quali valutazioni dia il Presidente del Consiglio dell'intera vicenda e quali provvedimenti intenda concertare con i competenti Ministeri per tutelare, con i legittimi diritti di vasti strati della popolazione della zona che difendono il ponte, anche la credibilità delle istituzioni.

Per conoscere in particolare se intenda nominare una commissione di inchiesta per esaminare i vari aspetti della preoccupante problematica che caratterizza l'intera vicenda. (3-06105)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, del bilancio e programmazione economica e del tesoro.* — Per conoscere — in riferimento alla legge promozionale 22 marzo 1975, n. 57, per la marina, alle relative previsioni di spesa, riportate nell'allegato n. 32 alla Tabella 12 (stato di previsione del Ministero della difesa) al bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1982 ed alle variazioni a questo apportate, quali risultano dalla pubblicazione « Ripartizione delle spese per l'ammodernamento e rinnovamento della componente navale delle forze armate per l'anno 1982 » di recente trasmesso alla Commissione Difesa e recante le assegnazioni alla marina militare, assegnazioni che aumentano considerevolmente gli importi iscritti a bilancio — i motivi di questi aumenti. Da un raffronto tra gli impegni di spesa previsti dal programma d'ammodernamento per la marina militare (pagine 468-469 del citato allegato n. 32) e le assegnazioni per lo stesso anno risulta, infatti, quanto riprodotto nel seguente prospetto:

Programmi	Previsioni 1982	Assegnazione 1982	Variazione	Variazione %
Fregate missilistiche	161.296,7	192.002,3	+ 30.705,6	19,04
Aliscafi missilistici	12.129,2	13.266	+ 1.136,8	9,4
Sommergibili classe « Sauro »	18.302,3	22.864	+ 4.561,7	24,9
Incrociatore leggero	39.463,5	52.356	+ 12.892,5	32,7
Cacciamine	15.024,3	37.336	+ 22.311,7	148,5
Unità logistica	83,3	382,9	+ 299,6	359,6
Unità salvataggio	15	18	+ 3	20
Cacciatorpediniere	15.625	19.750	+ 4.125	26,4
	<u>261.939,3</u>	<u>337.975,2</u>	<u>+ 76.035,9</u>	<u>29,03</u>

Gli importi sono in milioni di lire. Nel prospetto non figurano gli elicotteri (13-272 perché i dati riportati nelle due pubblicazioni citate non sono omogenei, che rendosi la prima a 36 elicotteri, la seconda, solo a 27).

26 APRILE 1982

BOLLETTINO n° 439/IV leg. VIII

SEGUE →

Per conoscere come si giustificano simili aumenti, che tra l'altro, superano largamente il limite del 16 per cento tenacemente perseguito dal Governo, e che risultano genericamente motivati, nel documento della marina militare, come « variazioni al bilancio di previsione » secondo prima nota al capitolo di bilancio n. 4031, nota che, però, non dà che un'indicazione di massima (pagina 323 dell'allegato n. 21 allo stato di previsione) del tutto insufficiente per un controllo delle ragioni e della congruità della variazione.

Per conoscere — in considerazione del fatto che il citato bilancio di previsione già recava indicazioni di spesa assai superiori a quelle degli anni precedenti e ciò al di fuori d'ogni possibilità di controllo, poiché le spese per il 1982 non risultano riferite ad unità complete (come avveniva negli anni precedenti) ma distinguono tra « piattaforme » e non meglio definiti « sistemi di combattimento » senza peraltro correlare tali dati a quelli degli anni precedenti — se, a parere dei Ministri interrogati, questa insolita ripartizione di spesa e gli aumenti successivamente apportati non dilatino artificiosamente gli stanziamenti militari ben al di là dei limiti indicati dal Parlamento e fissati dal Governo.

Per conoscere, in particolare, quale sia il costo della fornitura dei 4 cacciamine, commissionati il 7 gennaio 1978 alla S.p.A. Intermarine (fornitura che ha registrato il maggior aumento nel 1982: lire 22.311,7 milioni, pari al 148,5!). Ciò in considerazione del fatto che il contratto indica in circa 64 miliardi il costo della fornitura (progettazione, costruzione e consegna) dei 4 cacciamine « completi e pronti a prendere il mare » e da completarsi « con sistemi da combattimento, soprattutto » per un importo di circa 8 miliardi, come risulta dai verbali del comitato d'attuazione della legge navale (verbale n. 10 del 5 dicembre 1977). A riprova di ciò, l'allegato n. 4 al bilancio di previsione per il 1979 (concernente la relazione del comitato d'attuazione per il periodo 16 settembre 1977-15 agosto 1978, vale a dire per il periodo in cui si concluse il contratto) a pagina 211 registra un impegno di spesa, per questa fornitura, di lire 74.143.337.000 (importo che comprende pure la spesa di 945 milio-

ni per la « fetta » sperimentale di cacciamine) Il bilancio di previsione 1982, invece, alla voce « cacciamine » (a pagina 466, allegato n. 32) reca una spesa di lire 64.072,4 milioni per le « piattaforme » ed una di lire 77.095,2 milioni per i « sistemi di combattimento »: il costo della fornitura perciò, salvo revisioni di prezzo ed aumenti, sale ad oltre 141 miliardi.

Per conoscere se ritengano corretto amministrativamente un meccanismo di revisione prezzi che premia le inadempienze contrattuali e l'inefficienza, rendendo più conveniente per il fornitore il procrastinare al massimo le consegne per percepire cospicue « revisioni di prezzo » (minimamente intaccate dall'esiguità delle penali previste per eventuali ritardi). L'Intermarine, ad esempio, già in ritardo di oltre un anno sulla consegna del primo cacciamine, dovrebbe pagare, secondo l'articolo 20 del contratto di fornitura, una penale di circa 500 milioni, qualora consegnasse l'unità a luglio di quest'anno: mentre solo nel 1982, come si diceva, ha incassato, per « revisione di prezzi » e aumenti alcuni miliardi.

Per conoscere, infine, come si giustifichi l'iscrizione a bilancio (pagina 471 dell'allegato n. 32 al bilancio 1982, tabella n. 12) alla voce « cacciamine » di una spesa di lire 1.008,3 milioni di lire per « Acquisto n. 3 propulsori ausiliari » dalla Riva-Calzoni di Bologna, propulsori ausiliari che, però, dovevano essere forniti, a termini di contratto, dall'Intermarine (« La commessa comprenderà » — secondo l'articolo 3 del contratto — oltre alla fornitura delle « provviste non ricorrenti », anche... « l'apparato motore principale ed ausiliario completo e montato a bordo »). Risulta d'altra parte, che « per il contratto relativo alla fornitura di quattro cacciamine stipulato con la ditta Intermarine di Sarzana » tale ditta — come rispose il Ministro della difesa ad una precedente interrogazione dello stesso interrogante — è stata autorizzata, per materiali di non specifica produzione, ad avvalersi di subfornitori, tra i quali per i « propulsori ausiliari » figura, appunto, la Riva-Calzoni di Bologna. (4-14154)

ACCAME. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei beni culturali e ambientali, del turismo e spettacolo e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere — in riferi-

mento alla ventilata apertura del ponte sul fiume Magra, in località Colombiera, al chilometro 5 + 500 della strada statale 432 — se siano a conoscenza delle gravi conseguenze sociali, economiche, ambientali del progetto.

L'apertura del ponte, attraverso il potenziamento della cantieristica sulle rive del fiume — attività sorta all'insegna dell'abusivismo, spesso contro le indicazioni dello strumento urbanistico, che intendeva invece assecondare la naturale vocazione turistico-agricola del fiume — imporrebbe continui dragaggi dei fondali, altrimenti insufficienti per consentire la navigazione ad imbarcazioni di maggior pescaggio. Le conseguenze dei dragaggi — come riconoscono anche ricercatori, che da anni studiano i problemi del fiume — sono soprattutto due, ed entrambe assai gravi:

1) danneggiamento irreversibile della falda di subalveo, che assicura l'approvvigionamento idrico a circa 400.000 utenti, da Carrara a Portovenere, nel golfo di La Spezia. L'abbassamento di un metro del livello di falda — a causa della diversità dei pesi specifici dell'acqua dolce e dell'acqua di mare, un metro di acqua dolce equilibra, circa 25 metri di acqua in profondità, mentre oltre s'incunea l'acqua di mare — determina, infatti tenendo conto anche della pendenza del fiume (circa un per mille), la risalita di acqua per un chilometro all'interno;

2) mancato apporto di materiali sabbiosi e ghiaiosi alle spiagge del litorale.

La parte dragata fa, infatti, da catino e raccoglie tutti i materiali solidi trascinati in sedimentazione dal fiume. Vien meno, in tal modo, il ripascimento delle spiagge, con rischio anche per la deriva litoranea della costa (il deflusso del Magra alimenta con materiali ofiolitici la costa sino a Viareggio). Non sarà male ricordare che, due anni or sono, il Ministero dei lavori pubblici fu costretto ad intervenire a difesa delle spiagge apuane, spendendo circa tre miliardi per la sola Marina di Massa.

Contro le aleatorie prospettive occupazionali, offerte da una cantieristica che sul Magra opera in condizioni di precarietà (a breve termine i cantieri dovranno essere trasferiti all'interno del golfo spezzino), si avrebbero danni certi per le attività agricole e per quelle turistiche, assai fiorenti lungo il litorale apuano-verosiliese sino a Viareggio, ove trovano impiego migliaia di addetti al settore.

Per conoscere quali interventi urgenti intendano concertare i Ministri interrogati a tutela d'un patrimonio ambientale irripetibile, garantendo nel contempo indispensabili servizi ed occupazione alle popolazioni di un comprensorio a forte vocazione turistica ed agricola. Quanto sopra in considerazione dell'assoluta inutilità dell'apertura del ponte, voluta dalla S.p.A. Intermarine per portare oltre il viadotto alcune navi, che possono essere portate via terra. (4-14342)

11 MAGGIO 1982
BOLLETTINO N° 502 pag. VII

ACCAME. — *Al Ministro per gli affari regionali.* — Per conoscere, in riferimento alla legge istitutiva del Parco fluviale del bacino del Magra, che la regione Liguria si appresta ad approvare, se sia al corrente del fatto che il fiume, scorrendo per la maggior parte del suo percorso in terra toscana, riveste grande importanza per la provincia di Massa Carrara e per il litorale apuano-versiliese, almeno sino a Viareggio. Il fiume, infatti, non solo assicura, con la sua falda di subalveo gli approvvigionamenti idrici a vari comuni apuani, ma garantisce, con i sedimenti che trasporta in sospensione, il ripascimento delle spiagge ed il consolidamento della costa, interessata da vistosi fenomeni di erosione.

Per conoscere l'opinione del Governo in proposito, anche alla luce del fatto che — in considerazione di quanto sopra ricordato e del fatto che il bacino del Magra è riconosciuto bacino idraulico di competenza statale — una seria normativa di salvaguardia non sembra possa essere unilateralmente emanata dalla regione Liguria, ma dovrebbe essere pariteticamente concordata con la regione Toscana, sulla quale ricadrebbero le pesanti conseguenze di un ulteriore degrado del fiume, non adeguatamente tutelato dalla normativa predisposta dalla regione Liguria.

L'interrogante ritiene infatti (anche al fine di evitare un possibile rinvio della legge regionale) che sarebbe opportuno un governativo chiarimento con le regioni interessate e con gli enti e i Ministeri competenti al fine di giungere ad una normativa di salvaguardia che davvero tuteli, con gli interessi dello Stato, anche quelli delle popolazioni dell'intero bacino del Magra. (4-14475)

18 MAGGIO

1982

BOLLETTINO N° 507/VIII

pag. 11

ACCAME. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere - in riferimento all'esposto, presentato alla procura di Genova, per denunciare alcune irregolarità della convenzione stipulata il 24 dicembre 1976 tra la SpA Intermarine e la direzione compartimentale ANAS per la apertura del ponte sul Magra al chilometro 5+500 della strada statale n. 432 - se sia al corrente del fatto che, nella seduta del 27 gennaio 1982 il consiglio di ammini-

strazione dell'ANAS ha deliberato la revoca della convenzione, dimostrando di fatto la fondatezza della denuncia.

Per conoscere se al Governo risulti che sia stata fissata la data del relativo processo il quale, secondo la comunicazione giudiziaria inviata dall'ufficio istruzione al dirigente ANAS che firmò la convenzione, potrebbe riguardare il reato di « interessi privati in atti d'ufficio ».

La pratica, inizialmente affidata al dottor Zingale (che acquisì numerose testimonianze e sequestrò tutti gli atti relativi alla vicenda presso la direzione compartimentale ANAS) fu successivamente assegnata ad altro magistrato. (4-14476)

18 MAGGIO 1982

BOLLETTINO N° 507/VIII

pag. 11

ACCAME. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, di grazia e giustizia, dell'agricoltura e foreste, del turismo e spettacolo, per i beni culturali e ambientali e della difesa.* — Per conoscere — in riferimento alla ventilata apertura del ponte sul Magra al chilometro 5 + 500 della strada statale n. 432 — se corrispondono al vero i seguenti fatti:

1) che il 24 dicembre 1976 la SpA Intermarine stipulò, con la direzione compartimentale ANAS di Genova, una « convenzione » per la sostituzione di una campata del ponte con altra, mobile, in acciaio;

2) che tale « convenzione » — pur sfuggendo ad una precisa qualificazione giuridica — presenta sconcertanti aspetti d'illegittimità, riservando, tra l'altro, ad un privato l'uso esclusivo di un bene pubblico. L'articolo 10 all'ultimo comma reca, infatti, testualmente: « L'Intermarine SpA, unica titolare dell'autorizzazione di cui alla presente convenzione, rimarrà la sola avente diritto in via esclusiva alla movimentazione della campata in acciaio »;

3) che, a seguito di un esposto presentato alla procura di Genova, l'ufficio istruzione dispose il sequestro di tutti gli atti attinenti la convenzione ed inviò comunicazione giudiziaria al dottor ingegnere De Bernardis, all'epoca dei fatti direttore del compartimento ANAS di Genova;

4) che successivamente il nuovo direttore del compartimento ANAS di Genova propose la revoca della convenzione;

5) che, consultata l'Avvocatura di Stato, il consiglio d'amministrazione dell'ANAS, con voto n. 74 del 27 gennaio 1982, deliberò la revoca della convenzione;

6) che, peraltro, la convenzione non costituiva titolo legittimo per aprire il ponte. I lavori di trasformazione della campata, comportando interventi su un bene demaniale per i quali si rende necessaria l'occupazione di suolo pubblico, richiedono infatti una « concessione », come risulta anche dal seguente parere del Consiglio di Stato (sezione V, 19 febbraio 1976, n. 244, in Consiglio di Stato I. 178

del 1976): « è necessario un provvedimento concessorio quando l'occupazione abbia carattere di stabilità, esaurisca la sua funzione ai fini dell'attività che è consentita con lo stesso atto e comporti la costituzione di diritti di natura reale. Diversamente deve opinarsi nelle ipotesi in cui l'occupazione non presenta alcuno di tali caratteri ed inoltre non dà luogo a modificazioni strutturali del terreno ed è in rapporto strumentale con lo svolgimento di un'attività o con il conseguimento di un risultato, che è già acquisito alla sfera giuridica dell'interessato ». La qualificazione del rapporto ANAS-Intermarine in termini di « convenzione » anziché di « concessione » non conferisce, quindi, alla ditta titolo valido per l'apertura del ponte. Inoltre, qualificato in termini di concessione attraverso la quale l'amministrazione consente a privati un uso eccezionale del bene demaniale, il rapporto ricadrebbe nella sfera della legge urbanistica fondamentale, n. 1150 del 17 agosto 1942, e sue successive modifiche, in virtù della quale « per le opere da costruirsi da privati su aree demaniali deve sempre essere richiesta la licenza del sindaco »;

7) che, in forza di quanto sopra, l'Intermarine avrebbe dovuto richiedere al sindaco concessione ad edificare, sottoponendo il progetto all'approvazione dell'amministrazione comunale, nelle forme e con la documentazione prevista dal regolamento edilizio vigente;

8) che, invece, solo il 22 maggio 1981 (cinque anni dopo la stipula della convenzione!) l'Intermarine si preoccupò di richiedere al sindaco di Ameglia, sotto la cui giurisdizione amministrativa ricade il ponte, l'autorizzazione per la « sostituzione di una delle campate del ponte sul fiume Magra, in località Fiumaretta, con altra mobile, in struttura metallica, al fine limitato ed esclusivo di consentire la navigazione fluviale in uscita dei natanti costruiti nel proprio cantiere »;

2 GIUGNO 1982

SFGUE →

9) che solo il 7 ottobre 1981 l'Intermarine richiese al sindaco di Ameglia le concessioni edilizie per la « sostituzione di campata in cemento con altra in ferro ». La richiesta, avanzata — per quanto consta all'interrogante — all'insaputa dell'ANAS indica quale proprietario del bene « ANAS e per esso Intermarine S.p.A. in virtù di concessione allegata ». Concessione che, per quanto sopra detto, non è mai esistita, tale non potendosi qualificare la « convenzione » spesso ricordata;

10) che il progetto di trasformazione della campata fu preso in esame dalla commissione edilizia del comune di Ameglia solo il 26 gennaio 1982. La commissione approvò il progetto senza neppure « entrare nell'analisi del calcolo e del funzionamento dinamico della struttura, ritenendo queste di esclusiva competenza ANAS quale ente proprietario e responsabile della struttura;

11) che, peraltro, le opere, descritte nella domanda al sindaco di Ameglia ed approvate dalla commissione edilizia, risultano difformi da quelle previste e concordate con l'ANAS nella famosa convenzione del 24 dicembre 1976. Mentre la convenzione, ad esempio, prevede che il sollevamento della campata mobile fosse effettuato con « apparecchiature elettromeccaniche », il progetto presentato al comune di Ameglia prevede la « movimentazione » della campata « per sollevamento a mezzo di speciali gru »;

12) che, oltre a ciò, l'Intermarine non s'è mai procurata i permessi, necessari per modificare le tubazioni dell'acqua, del gas, i cavi elettrici e telefonici, che hanno sede sul ponte. Ad esempio, per quanto riguarda le condutture idriche, già la società Acquedotti Tirreni ha ripetutamente sollevato la questione presso la stessa Intermarine ed anche presso il comune di Ameglia, senza ricevere alcuna risposta. Scrive, infatti, il procuratore della S.p.A. Acquedotti Tirreni (19 aprile 1982): « In relazione a quanto contenuto nella lettera del 29 marzo 1982 a noi indirizzata da « Italia Nostra » facciamo presente che, ancorata all'attuale ponte sul Magra della strada statale 432, esiste una tubazione di acciaio D. 450 mm. che rifornisce di acqua potabile gli abitanti di Fiumaretta, Marinella, Marina di Carrara (in parte), Ortonovo e Castelnuovo (in parte). Che detta tubazione è ancorata al ponte in cemento armato esistente secondo

quanto previsto dal disciplinare 14 luglio 1982 registrato a La Spezia il 14 luglio 1972 al n. 12389 vol. 310 dell'ufficio di genio civile de La Spezia (legge 25 luglio 1904, n. 523) con scadenza 1 maggio 1999. Che come previsto dall'articolo 5 di detto disciplinare la scrivente ha chiesto ed è tenuto dall'ANAS l'autorizzazione per la posa della detta tubazione sulla strada statale 432 fra il chilometro 1 + 648 ed il chilometro 5 + 800 in data 9 febbraio 1972 prot. 24661/STC, con concessione tuttora in corso di perfezionamento. Sul piano tecnico, nel caso venga costruito un ponte apribile, riteniamo che la possibile soluzione per attraversare il fiume Magra con la tubazione dell'acquedotto, possa essere quella di interrare il tubo a discreta profondità nel letto del fiume (4-5 metri in prossimità ed a monte delle pile, ricorrendo poi detta tubazione con tubo a lamina per isolarlo elettricamente essendone sotto protezione catodica e con calcestruzzo in modo da proteggerla dai possibili danni che potrebbero arrecare le draghe o i natanti in transito, e che per la sicurezza dell'esercizio sia opportuno interrare un doppio tubo in modo che vi sia una riserva.

Successivamente si dovrà provvedere ai collegamenti con la tubazione esistente e durante detta fase logicamente si verificheranno delle interruzioni del servizio che dovranno essere programmate ed attuate in modo da arrecare il minor disagio possibile alle utenze, tenuto conto che le utenze in provincia della Spezia sopra elencate sono unicamente rifornite da detta tubazione. Sull'argomento abbiamo informato con lettera la S.p.A. Intermarine in data 10 novembre 1978 e 9 dicembre 1981 ed il comune di Ameglia in data 7 settembre 1981 e 9 novembre 1981 senza peraltro ricevere risposta alcuna. »;

13) che analoghe considerazioni valgono per le tubazioni del metano, che pure dovrebbero essere interrate nell'alveo del fiume, con gli intuibili aumenti di costo che l'operazione comporterebbe;

14) che gli scavi in alveo, alle profondità necessarie per dare adeguata sistemazione alle tubazioni, potrebbero intaccare lo strato, che protegge la falda, determinando la risalita di acqua salmastra nei pozzi;

SEGUE →

15) che l'Intermarine - senza disporre d'alcun titolo legittimo per l'apertura del ponte, né delle concessioni edilizie necessarie, né dei permessi dei proprietari delle tubazioni, ancorate al ponte - firmò il 7 gennaio 1978, un contratto per la fornitura di 4 cacciamine alla marina militare italiana e, il 5 gennaio 1981, altro contratto con la marina militare malaysiana;

16) che l'Intermarine, successivamente, ha avanzato richiesta di trasformare la campata, sostenendo di non poter altrimenti portare oltre il ponte le navi costruite;

17) che l'Intermarine potrebbe, però onorare gli impegni assunti con le marine committenti trasportando via terra, su speciali mezzi, i cacciamine sino al mare;

18) che varie ditte di autotrasporto si sono dichiarate disponibili ad effettuare il trasferimento. Ad esempio, la SAIMA assicura che « il trasporto di unità navali delle dimensioni di metri 49,98 x 16,50 x 9,56 e del peso di 500 tonnellate (le dimensioni dei cacciamine) è fattibile nel tratto di strada che collega il cantiere alla strada statale »;

19) che la stessa Intermarine « nelle more dell'apertura del ponte, ha elaborato di sua iniziativa uno studio » per il trasporto via terra dei cacciamine;

20) che l'apertura del ponte, di conseguenza, non servirebbe tanto per il trasporto dei cacciamine ma per future, ipotetiche, esigenze produttive dell'Intermarine che, nella citata lettera al sindaco di Ameglia, a tal proposito scrive: « tali programmi, formulati sulla scorta di precisi rilievi di mercato ed alla luce delle proprie capacità tecnologiche, prevedono la costruzione di scafi di stazza maggiore rispetto a quelli sinora costruiti nel proprio cantiere »;

21) che, perciò, l'apertura del ponte favorirebbe il potenziamento della cantieristica (Intermarine ed altre ditte) abusivamente sorta sulle rive del Magra;

22) che, peraltro, il potenziamento della cantieristica porterebbe sul Magra navi di stazza maggiore e di maggior pescaggio, che renderebbero necessari continui dragaggi dei fondali;

23) che il fiume, già provato da selvagge escavazioni, non può reggere ulteriori dragaggi, che potrebbero compromettere definitivamente la falda di subalveo, che assicura gli approvvigionamenti idrici ad un comprensorio di circa 400.000 persone, da Carrara sino a Portovenere, nel Golfo della Spezia;

24) che gli apporti sabbiosi del Magra sono indispensabili per il consolidamento della costa e per il ripascimento delle spiagge del litorale apuano versiliese sino a Viareggio;

25) che l'apertura del ponte, favorendo il potenziamento della cantieristica fluviale e nuovi insediamenti industriali in Val di Magra, danneggerebbe gravemente gli operatori agricoli e turistici, a dispetto della naturale vocazione del fiume e delle indicazioni di tutti i piani previsionali della ILRES e della Tecne, concordati nell'assegnare alla Val di Magra una vocazione turistica ed agricola;

26) che le attività turistiche, e particolarmente quelle della balneazione (che necessitano degli apporti del Magra), costituiscono la principale risorsa economica della zona;

27) che l'intero territorio del comune di Ameglia, nel quale ricade il ponte della Colombiera, fu riconosciuto, con decreto ministeriale del 10 febbraio 1959 a firma dei Ministri Moro e Spataro, « di notevole interesse pubblico » e sottoposto alle disposizioni della legge n. 1497 del 29 giugno 1939;

28) che il bacino del Magra è stato riconosciuto « bacino idrografico a carattere interregionale » con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 1977;

29) che, ciò nonostante, la regione Liguria si appresta ad istituire, su proposta dell'amministrazione provinciale di La Spezia, il Parco Fluviale del bacino del Magra;

30) che la proposta di Parco avrebbe, invece, dovuto aver carattere interregionale o, addirittura, statale in considerazione del fatto che le acque del Magra, insostituibile fonte d'approvvigionamento per l'intero comprensorio, ricadono sotto la competenza dello Stato;

SEGUE →

31) che la proposta di Parco della provincia spezzina, oltreché di dubbia legittimità sotto il profilo delle competenze sui beni ambientali, pare intesa esclusivamente a favorire l'apertura del ponte, vincendo le resistenze degli ecologi, che, per altro hanno pesantemente valutato l'iniziativa;

32) che l'apertura del ponte si presenta rischiosa anche per la stabilità della struttura. Si ignora, tra l'altro, se a suo tempo il ponte sia stato collaudato e se, in ogni caso, le opere di trasformazione della campata siano state progettate sulla scorta delle indicazioni collaudali. I timori di un crollo del ponte, a seguito dei lavori di trasformazione, sono stati già segnalati da tempo agli amministratori competenti, agli organi tecnici ed alla Magistratura. Di recente, di tali timori s'è fatto interprete anche il vicepresidente della regione Liguria, che ha pubblicamente denunciato il pericolo;

33) che l'apertura del ponte, a parte ogni altra considerazione, non è stata mai richiesta dalla marina militare italiana. Pur conoscendo perfettamente le dimensioni dei cacciamine e ben sapendo che mai avrebbero potuto transitare sotto il ponte della Colombiera, i responsabili dell'amministrazione militare non provvidero a cautelarsi, in sede contrattuale, subordinando l'affidamento della commessa a precise garanzie circa l'apertura del ponte — garanzie che l'Intermarine, peraltro, non poteva in alcun modo dare —. Il che prova chiaramente come i cacciamine, per la marina militare italiana, potevano altrimenti raggiungere il mare, non essendo pensabile, in caso contrario, che si

firmino un contratto, che comporta ingenti impegni di spesa per la pubblica amministrazione, « a ponte chiuso » e senza alcuna certezza di poterlo aprire!

Per conoscere, tutto ciò premesso, se i Ministri interrogati non ravvisino l'opportunità d'interventi atti a:

a) tutelare gli interessi della pubblica amministrazione contro eventuali rinvase da parte dell'Intermarine, mostrando come nessun danno sia venuto al cantiere dalla revoca della convenzione, dal momento che l'atto era chiaramente illegittimo, la richiesta di trasformazione infondata, e potendo, soprattutto, i cacciamine essere portati via terra al di là del ponte;

b) tutelare i legittimi interessi delle popolazioni, impedendo l'apertura del ponte, l'ulteriore degrado della vallata, la compromissione del fiume;

c) garantire la libera circolazione tra Liguria e Toscana; circolazione che risulterebbe ostacolata dall'apertura del ponte, con pesanti conseguenze, particolarmente avvertibili in periodo estivo in una zona battuta da forti correnti di traffico turistico;

d) mantenere l'assetto idrogeologico della zona, impedendone l'ulteriore compromissione;

e) difendere la naturale vocazione agricola e turistica della zona, aggredita da interventi speculativi di natura industriale;

f) perseguire le responsabilità emerse negli episodi ricordati. (4-14718)

ACCAME. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Per conoscere — in riferimento al progetto di trasformazione d'una campata del ponte sul Magra al chilometro 5+500 della SS 432 — se siano a conoscenza dei rischi di un crollo della struttura in conseguenza dell'effettuazione dei lavori progettati. Risulta, tra l'altro, che la locale sezione di « Italia Nostra » con una lettera a firma della presidentessa Amalia Barbero si rivolse, il 7 ottobre 1981, al sindaco di Ameglia, all'ufficio del Genio civile di La Spezia, al Provveditorato alle opere pubbliche per la Liguria, alla direzione compartimentale ANAS di Genova, per avere sicure informazioni sull'effettiva consistenza del pericolo e su eventuali danni che potevano derivare ad impianti di pubblica utilità, informando dell'iniziativa, per doverosa conoscenza, le Procure della Repubblica di Genova e di La Spezia. Non avendo ottenuto risposta ripropose, in data 29 marzo 1982, il quesito all'ufficio del Genio civile di La Spezia, informandone pure la direzione generale ANAS di Roma, la direzione compartimentale ANAS di Genova e le Procure della Repubblica di Genova e di La Spezia.

Per conoscere, tutto ciò premesso, se al Governo risulti che le sopra citate procure abbiano intrapreso indagini per accertare se le opere di trasformazione della campata fossero tali da mettere in pericolo beni pubblici ed impianti di pubblica utilità. (4-14721)

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — in riferimento al progetto d'apertura del ponte sul Magra, al chilometro 5+500 della strada statale 43 — se il ponte possa reggere ai lavori di trasformazione. Ciò in riferimento alle dichiarazioni del vice presidente del consiglio regionale ligure (*Secolo XIX* del 29 maggio 1982), che, nel timore di una disarticolazione del ponte ha invitato il presidente della provincia della Spezia a « far svolgere dagli uffici tecnici dell'amministrazione una indagine sulle possibilità effettive di apertura del ponte ».

Per conoscere, sempre in riferimento a quanto sopra, se sia a conoscenza del fatto che la locale sezione di « Italia nostra » ha da tempo chiesto informazioni al riguardo all'Ufficio del genio civile, al provveditorato alle opere pubbliche, alla provincia di La Spezia, al comune di Ameglia, all'ANAS.

Per conoscere per quali motivi una domanda tanto legittima non abbia, ad onta di ripetuti solleciti, ancora ottenuto risposta.

Per conoscere se non intenda predisporre verifiche tecniche per accertare se le condizioni del ponte siano tali da poter sopportare lo stress dei lavori di trasformazione della campata e delle frequenti aperture al servizio della cantieristica insediata al di là del ponte.

Per conoscere se si siano valutati gli enormi danni che deriverebbero — in caso di crollo — al turismo. (4-14740)

2 GIUGNO 1982
BOLLETTINO N° 508 pag. XIX

8 GIUGNO 1982
BOLLETTINO N° 509 pag. VIII

ACCAME. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e dell'agricoltura e foreste e al Ministro per gli affari regionali.* — Per conoscere — in riferimento al progetto per l'istituzione del parco fluviale del bacino del Magra, attualmente allo studio della regione Liguria — se siano a conoscenza del fatto che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 dicembre 1977 (« Delimitazione dei bacini idrogeografici a carattere interregionale in attuazione degli articoli 89 e 91 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 ») classifica il bacino del Magra « bacino idrogeografico a carattere interregionale ».

In considerazione di quanto sopra, l'interrogante ritiene che sarebbe opportuna una normativa di salvaguardia non unilateralmente emanata da una sola delle regioni interessate, ma concordemente formulata da entrambe le regioni di concerto con i Ministeri competenti: ciò anche tenendo conto del fatto che le falde acquifere (che alimentano un comprensorio di circa 400.000 persone, da Carrara a Porto Venere, nel golfo di La Spezia) costituiscono patrimonio demaniale, soggetto a legge dello Stato, e non possono essere oggetto di legge regionale. (4-14741)

8. GIUGNO 1982

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere — in relazione ai quesiti già sollevati dallo stesso interrogante nell'interrogazione n. 4-10992 del 10 novembre 1981 ed alla risposta ad essi fornita in data 28 aprile 1982, punto 1: « l'avanzamento dell'8 per cento al 15 agosto 1979 è da intendersi globale e riguarda, quindi, non solo la costruzione vera e propria ma tutto ciò che è connesso con l'avvio della produzione, comprese le spese non ricorrenti previste nel contratto » — se rispondano al vero i seguenti fatti:

1) che, alla data indicata, l'Intermarine non solo non disponeva delle strutture necessarie per la costruzione dei cacciamine (trincea all'interno della quale avviene la lavorazione delle unità, bacino di varo, stampi delle unità, ecc.), ma si trovava ancora in posizione di abusivismo edilizio solo posteriormente sanata dal consiglio comunale di Sarzana (seduta del 14 marzo 1980);

2) che, di conseguenza, non poteva aver costruito neppure parte di tale unità, in mancanza di idonee attrezzature;

3) che, quanto alle provviste non ricorrenti (a norma di contratto s'intendono con tale locuzione: « l'insieme del progetto, delle prove in vasca, del modello magnetico, delle apparecchiature magnetiche di dotazione di squadriglia e degli stampi necessari alla realizzazione dell'impresa ») v'è da osservare che — come risulta dalla risposta data dal Ministro della difesa all'interrogazione n. 4-10075 dello stesso interrogante — le caratteristiche del cacciamine sono andate trasformandosi nel tempo: il dislocamento, ad esempio, è salito dalle iniziali 330 tonnellate, poi a 430 ed infine alle 502 (a pieno carico) attuali; la lunghezza della nave è pure cresciuta di circa 5 metri. Analoga evoluzione, ovviamente, devono aver subito pure il modello per le prove in vasca e per le prove di campo magnetico; il che rende assai improbabile che, al 15 agosto 1979, l'avanzamento delle « provvidenze ricorrenti » avesse raggiunto quel 71 per cento, richiesto dall'articolo 28 del contratto di fornitura, condizione necessaria per il pagamento della seconda rata prevista, per tale voce, nella misura del 10 per cento del prezzo;

4) che, d'altra parte, per quanto detto ai punti 1 e 2 l'Intermarine non poteva, in alcun modo, aver raggiunto un avanzamento del 26 per cento nella costruzione del primo cacciamine; avanzamento che è condizione essenziale per riscuotere la seconda rata per la fornitura della « componente nave » e che risulta pari al 4 per cento del prezzo delle quattro navi, cioè una rata di lire 2.342 milioni circa;

5) che, inoltre, le cosiddette apparecchiature magnetiche di dotazione di squadriglia non risultano contrattualmente specificate, né tecnicamente né finanziariamente;

6) che, d'altra parte, l'indicazione dell'avanzamento, che opera nella misura dell'8 per cento (allegato n. 32 al bilancio di previsione per l'anno 1980), dovrebbe far riferimento alla situazione complessiva della fornitura, valutando nella misura del 25 per cento ogni cacciamine ultimato, corrispondendo il 100 per cento dell'opera al perfezionamento delle quattro unità.

Per conoscere, tutto ciò premesso, quale sia la valutazione dei Ministri in proposito, dato che i fatti sembrano contraddire la risposta precedentemente data.

Per conoscere, inoltre, se ritengano amministrativamente corretto che il cantiere abbia riscosso rate di pagamento che non gli spettavano non avendo fornito il corrispettivo d'opera, contrattualmente previsto.

Per conoscere per quali motivi le autorità militari non abbiano contrattualmente previsto alcuna garanzia contro la mancata apertura del ponte della Colombiera, che impedisce il transito dei cacciamine, né abbiano predisposto col cantiere tecniche costruttive, che potessero ovviare alla difficoltà.

Per conoscere, a questo proposito, se la Corte dei conti sia stata, a suo tempo, informata dei fatti.

Risulta, infatti, dalla risposta data dal Ministro della difesa alla interrogazione n. 4-02295, che « l'Amministrazione ha pro-

16 GIUGNO 1982

SEGUE →

ceduto alla stipulazione del contratto, in data 7 gennaio 1978, dopo aver accertato che l'ente competente (ANAS) aveva già concesso in data 11 gennaio 1977 l'autorizzazione a rendere apribile un'arcata del ponte della Colombiera ». Desta, però, stupore che l'amministrazione abbia, intanto, trascurato di verificare la legittimità del titolo (anziché una convenzione sarebbe stata necessaria una concessione) e, soprattutto, abbia trascurato di accertare se l'Intermarine possedesse, ad esempio, le concessioni edilizie del comune di Ameglia necessarie per effettuare i lavori di trasformazione della campata. Concessioni edilizie che non esistevano nel 1976 (allorché fu stipulata la convenzione) e che non esistono ancora nel 1982; concessioni che l'Intermarine non si preoccupò neppure di richiedere sino all'ottobre 1981!

Per conoscere, alla luce di quanto sopra, se l'amministrazione, sottoponendo il contratto alla Corte dei conti, l'abbia informata di tutto ciò, non parendo possibile che la Corte dei conti potesse altri-

menti approvare il contratto. Tanto più che la fornitura era stata fatta a trattativa privata e con una ditta che non rispondeva ai requisiti, previsti dalla legge navale (« ...il Ministero per la difesa è autorizzato ad avvalersi mediante atti di concessione ovvero mediante contratti stipulati anche direttamente a trattativa privata, di enti, società od imprese che abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia »).

Per conoscere, sempre in riferimento al problema dell'apertura del ponte, se la amministrazione, prima di affidare la commessa alla Intermarine, abbia controllato se la ditta disponeva delle autorizzazioni del Provveditorato alle opere pubbliche, del genio civile, della Capitaneria di porto. Tutti questi enti, ancora nel 1979, si dichiaravano all'oscuro del progetto di apertura del ponte.

Inoltre la SpA Acquedotti Tirreni, proprietaria delle tubature che, ancorate al ponte, forniscono di acqua le popolazioni del litorale, ha di recente ricordato che l'apertura del ponte comporterebbe l'interramento delle tubazioni nell'alveo del fiume a diversi metri di profondità.

Quest'opera a tutt'oggi non è stata neppure discussa, non si sa quanto costi né se sia fattibile, poiché scavi in alveo alla profondità richiesta per la buona esecuzione dell'opera, potrebbero intaccare lo strato, che protegge la falda, che assicura i rifornimenti idrici alle popolazioni della provincia spezzina e di gran parte di quella apuana.

Per conoscere se l'amministrazione abbia edotto la Corte dei conti anche di questo problema che, irrisolto nel 1982, a maggior ragione non poteva essere stato risolto nel 1978.

Per conoscere, quindi, se non ritenga no che l'assegnazione della commessa sia stata perlomeno incauta. (4-14939

ACCAME. — Ai Ministri della difesa, del tesoro e del bilancio e programmazione economica. — Per conoscere — in riferimento al contratto n. 10.982, stipulato in data 7 gennaio 1978 tra SpA Intermarine ed amministrazione militare per la fornitura di 4 cacciamine in vetroresina — se risponde al vero:

a) che l'articolo 20 obbliga la ditta « ad approntare le navi alle prove di collaudo ed accettazione... entro i seguenti termini » a decorrere dall'avvenuta registrazione del contratto nei modi di legge: primo cacciamine: entro 1050 giorni solari; secondo cacciamine: entro 1890 giorni solari; terzo cacciamine: entro 2190 giorni solari; quarto cacciamine: entro 2434 giorni solari;

b) che il contratto, approvato con decreto ministeriale del 29 marzo 1978, fu registrato alla Corte dei conti il 16 giugno 1978;

c) che, di conseguenza, le navi dovrebbero essere consegnate alle seguenti scadenze: primo cacciamine: entro il 30 aprile 1981; secondo cacciamine: entro il 30 agosto 1981; terzo cacciamine: entro il 30 giugno 1984; quarto cacciamine: entro marzo 1985.

Per conoscere — considerato che, ad oltre un anno dalla data fissata per la consegna della prima unità, questa ancora non è stata ultimata né se ne prevede la consegna a breve termine — le ragioni di un tale ritardo. Si ricordi, a tale proposito, che il primo cacciamine in vetroresina costruito nel mondo, il *Wilton* della Vosper Thornycroft, commesso nel 1970, nel 1973 già prendeva servizio!

Per conoscere — considerato che, nella risposta ad altra interrogazione al riguardo al Ministro della difesa, si legge: « la data di consegna contrattuale della prima unità è scaduta l'8 ottobre 1981. Sono in corso le proroghe per ritardi causati da forza maggiore (scioperi), regolarmente

documentati » — quando questi scioperi si sono verificati e se sia possibile prendere visione della loro documentazione.

Per conoscere se sia noto ai Ministri interrogati che periodi di ritardo non penalizzati danno, contrattualmente, diritto al cantiere di riscuotere ingenti somme a titolo di revisione di prezzo.

Per conoscere se siano a conoscenza delle perplessità, destinate da questa clausola, in seno alla Corte dei conti, che formulò in data 17 maggio 1978 il rilievo istruttorio n. 283.

Per conoscere se non ravvisino l'opportunità di una indagine sulle reali cause dei ritardi nella consegna del cacciamine, al fine di evitare all'Amministrazione un duplice danno, derivante dalla mancata riscossione delle somme dovute dall'Intermarine per i ritardi e dall'aumento dei costi conseguente al perverso meccanismo delle revisioni di prezzo.

Per conoscere, a questo proposito, se sappiano che l'Intermarine, prescelta a trattativa privata per l'importante fornitura, non disponeva, all'atto della firma del contratto, delle strutture necessarie per costruire i cacciamine, sicché la data indicata per l'« inizio esecuzione opera » (pag. 310 dell'allegato n. 32 « stato di previsione per l'anno finanziario 1980 ») e cioè il 27 giugno 1978 non poteva in alcun modo essere rispettata.

Per conoscere, sempre a questo proposito, se sia noto ai Ministri che solo dopo aver ottenuto la commessa, l'Intermarine — facendo leva sulle nuove occasioni di lavoro così create — poté ristrutturarsi ottenendo:

1) la sanatoria degli abusi urbanistici commessi insediandosi sulla riva del Magra in zona destinata dal piano regolatore ad ospitare attività turistiche (la fabbrica inoltre fu costruita per « natanti da diporto » e non per navi militari);

2) le concessioni edilizie, necessarie per dotare il cantiere delle attrezzature necessarie per costruire i cacciamine; attrezzature che non esistevano né all'atto

16 GIUGNO

1982

BOLLETTINO N° 515 pag. 1X

SEGUE →

della firma del contratto né alla data di « inizio opera » e neppure dopo, dal momento che alcune furono completate nel 1980!

3) ingenti anticipazioni da parte della marina militare (circa 16 miliardi alla firma del contratto ed altri dopo, senza adeguate contropartite in opere o servizi) grazie alle quali il cantiere poté a posteriori qualificarsi per la commessa affidatagli.

Per conoscere se, stando così le cose, i Ministri interrogati ritengono amministrativamente corretto che la ditta non solo non riceva alcuna sanzione per il suo disinvoltato comportamento, ma sia di fatto premiata con cospicue somme, rimosse per « revisione prezzo ».

Per conoscere se ritengono corretto fissare contrattualmente scadenze, che non potranno in alcun modo essere rispettate, concedendo poi proroghe che si configurano come un metodo surrettizio di gonfiare il costo della fornitura al di fuori di ogni possibilità di controllo e contro le stesse indicazioni di bilancio. Non a caso il costo della fornitura, contrattualmente indicato in circa 64 miliardi, ai quali dovevano aggiungersi circa 8 miliardi per i sistemi d'arma (secondo l'ammiraglio Paglia, come risulta dal verbale del comitato di attuazione della legge navale 5 dicembre 1977, n. 10, è salito ad oltre 141 miliardi (pag. 466 dell'allegato n. 32 allo « stato di previsione per l'anno finanziario 1982 ») e continua a crescere in modo incontrollato e ben superiore al tasso di inflazione, a causa del meccanismo di revisione dei prezzi. La quota di pagamento per la fornitura dei cacciamine, indicata a bilancio di previsione per il 1982 nella misura di circa 15 miliardi, è invece risultata di oltre 37 miliardi, con un aumento percentuale del 148,5 per cento!

Per conoscere, ancora, se sia noto ai Ministri che — come scrive la rivista *Military Technology* n. 4/1982 a pag. 39 a proposito dei cacciamine della classe *Le Ricci* dell'Intermarine: « The lead unity for

the Italian Navy will be completed in September this year; she will be followed by the four Malaysian vessels and by the three remaining Italian ones »; cioè, traducendo liberamente: « la prima unità per la marina italiana sarà completata » settembre di quest'anno; sarà seguita dalle quattro navi malaysiane e poi dalle tre italiane rimanenti » —, la fornitura dei cacciamine sarà interrotta, dopo la consegna della prima unità, per consentire all'Intermarine di dar corso ad altra ordinazione successivamente acquisita.

Per conoscere se le asserzioni della rivista *Military Technology* rispondano al vero e, in tal caso, chi abbia autorizzato la conseguente operazione che, intanto, priverebbe la marina militare di unità, necessarie all'espletamento dei compiti istituiti nel campo della guerra di mine, e che deprezzerebbe le unità, tecnologicamente superate dai lunghi tempi di attesa.

Per conoscere se questa operazione non violi lo spirito della legge promozionale per la marina, voluta per consentire l'ammodernamento della flotta e la rapida sostituzione dei mezzi radiati per l'anzianità, non per consentire ad un cantiere privato di perseguire gli interessi aziendali a scapito di quelli della collettività.

Per conoscere se anche i ritardi sulle consegne della seconda, terza e quarta unità, sacrificate alle esigenze della marina malaysiana, faranno scattare a favore dell'Intermarine il meccanismo della revisione di prezzo.

Per conoscere, infine, se la Corte dei conti abbia dato il suo assenso all'operazione, che muta profondamente l'articolo 20 del contratto di fornitura a suo tempo approvato. (4-14941)

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, in relazione al ponte sul Magra che sorge al chilometro 5+500 della strada statale n. 432 in località Colombiera, se rispondono al vero i seguenti fatti:

1) che il ponte fu costruito tra il 1958 ed il 1960 a cura dell'amministrazione provinciale di La Spezia. All'epoca, infatti, la strada interessata dal ponte era ancora classificata provinciale;

2) che, per motivi di carattere economico, il ponte fu realizzato in difformità alle previsioni di progetto. Infatti, la lunghezza del manufatto — che doveva risultare di circa metri lineari 300 — è stata ridotta a soli metri lineari 154,40, determinando in tal modo una sezione del deflusso del fiume Magra notevolmente inferiore a quella necessaria per lo smaltimento delle prevedibili portate di piena;

3) che, peraltro, il manufatto, così costruito, aveva carattere di provvisorietà, in quanto l'amministrazione provinciale di La Spezia, con delibera n. 1151 del 6 luglio 1960, si era impegnata ad eseguire al più presto le indispensabili opere di completamento;

4) che con decreto del 31 ottobre 1963, a firma dell'allora ministro Sullo, la strada, sulla quale si trova il ponte della Colombiera, venne statizzata e presa in consegna dall'ANAS nel novembre 1964, assumendo la denominazione di strada statale n. 432 « della Bocca di Magra ».

Per conoscere, inoltre se i lavori di potenziamento del ponte, non completato — come s'è detto sopra — dall'amministrazione provinciale di La Spezia, sono poi stati eseguiti.

Per conoscere, in particolare, se risponda al vero che l'Ufficio del genio civile di La Spezia ha fatto presente al compartimento ANAS la necessità di lavori al ponte e se si sono constatati scalzamenti dei pali di talune fondazioni del ponte, conseguenza delle selvagge estrazioni di inerti dall'alveo del fiume.

Per conoscere, tutto ciò premesso:

a) se il ponte sia stato a suo tempo collaudato e con quali esiti;

b) se il ponte sia in grado di sopportare i lavori, necessari per la trasformazione d'una campata in cemento con altra, mobile, in acciaio. (4-15236)

41111 UG 10

1982

BULLOTTINO n° 525 pag. XVIII

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere, in relazione allo sviluppo del programma di cacciamine della ditta Intermarine, se la manifestazione che ha avuto luogo a Genova il 28 giugno 1982, per fare aprire il ponte della Colombiera da parte della regione Liguria, verrà considerato come un ritardo dovuto a causa di forza maggiore nel computo dei ritardi relativi all'esecuzione del programma. (4-15237)

1 LUGLIO 1982

BOLLETTINO N° 525 pag. XIX

ACCAME. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — in riferimento agli insediamenti cantieristici realizzati in modo assolutamente illegittimo nella zona di Ca' del Sale sul fiume Magra destinata dal piano regolatore ad uso agricolo turistico — se, a prescindere da eventuali sanzioni penali, le ditte interessate abbiano versato i risarcimenti dovuti. Nel caso del cantiere Euro-Mare, ad esempio, l'Ufficio tecnico erariale aveva valutato in circa 100 milioni la sanzione amministrativa. (4-15302)

6 LUGLIO 1982

BOLLETTINO N° 529 pag. XIII

ACCAME. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

nel 1959 i Ministri Moro e Spataro con decreto ministeriale del 10 febbraio 1959 riconoscendo la particolare bellezza e il valore ambientale della zona di Ameglia (La Spezia) istituivano sull'intero territorio vincolo ai sensi della legge fondamentale sui beni ambientali (legge 29 giugno 1939, n. 1947 sulla protezione delle bellezze ambientali in cui si riconosceva che l'intero territorio del Comune di Ameglia rivestiva « notevole interesse pubblico » perché costituiva un quadro naturale di non comune bellezza);

successivamente parte del territorio fu svincolato in accoglimento di istanza del comune di Ameglia e su parere conforme della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali —

se la notizia dello svincolo, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 13 febbraio 1975, fu resa di pubblico dominio nei modi e tempi di legge.

Per conoscere, inoltre, a quale titolo i signori indicati dal relativo verbale riprodotto nella *Gazzetta Ufficiale*, quali componenti della predetta commissione, ne facessero parte.

Per conoscere ancora se la Capitaneria di Porto di La Spezia sia stata consultata sul problema dello svincolo dal momento che l'intero comune di Ameglia è considerato, in base agli appositi elenchi della Capitaneria di Porto « zona di preminente interesse nazionale per interessi della sicurezza dello Stato ».

Per conoscere infine se, in considerazione dei danni arrecati all'ambiente dal citato decreto di svincolo (che ha dato via libera alla speculazione edilizia lungo le rive del fiume) non si ravvisi l'opportunità di ristabilire i vincoli; ciò anche in considerazione del fatto che il bacino del Magra è stato classificato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1977 bacino a carattere interregionale sicché le competenze relative ai beni ambientali parrebbe residuare allo Stato.

(4-15303)

6 LUGLIO

1982

BOLLETTINO N° 529

pag. XIII

ACCAME. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso:

che il 23 giugno 1982, a Sarzana, durante una seduta del Consiglio comunale, alcuni consiglieri (anche della stessa maggioranza) avanzarono pesanti critiche sul piano di iniziativa privata (PIP) per i cantieri, abusivamente insediatisi sul Magra alcuni anni prima e solo di recente sanati, denunciando, tra l'altro, vistosi abusi urbanistici, commessi dai cantieri anche dopo la concessione della sanatoria;

che l'assessore all'urbanistica, rispondendo alle osservazioni fatte circa le varie illegittimità sopra citate, dichiarò che il comune di Sarzana aveva puntualmente provveduto a denunciarle lamentando, però, che le « decine di denunce » presentate non avevano suscitato alcun provvedimento;

che tali dichiarazioni, riportate con grande evidenza dalla stampa locale, indussero il pretore di Sarzana a richiedere la trascrizione delle bobine « che si riferiscono a presunte denunce senza seguito e ad irregolarità amministrative » —

se sia noto al Governo quali esiti abbiano avuto le denunce relative ad abusi urbanistici ed altri reati, riferibili agli insediamenti cantieristici sul Magra, e quali « irregolarità amministrative » siano emerse.

(4-15395)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e dei lavori pubblici.* — Per conoscere — in riferimento al contratto in corso con la Spa Intermarine per la fornitura di 4 cacciamine in vetroresina — se sia noto ai Ministri che le strutture tecniche e le attrezzature, oggi sviluppate dal cantiere, non esistevano alla data del contratto (7 gennaio 1978). A quell'epoca l'Intermarine non disponeva, tra l'altro, del bacino di varo che, attraverso una trincea lunga circa 200 metri, mette in comunicazione lo stabilimento col fiume Magra. Alla data del contratto, quindi, l'Intermarine non disponeva neppure di uno sbocco al fiume per i costruendi cacciamine che, una volta ultimati, non avrebbero, perciò, potuto lasciare il cantiere, indipendentemente dal problema del passaggio sotto il ponte della Colombiera.

Per conoscere se le autorità militari e in particolare l'ammiraglio Dario Paglia e l'ammiraglio Giovanni Torrisi, che valutarono la possibilità di affidare la commessa al cantiere Intermarine, erano informate di questa inadeguatezza strutturale e se, in ogni caso, ne informarono la Corte dei conti.

Per conoscere se i Ministri siano a conoscenza delle forti pressioni esercitate dal cantiere per indurre, col pretesto della commessa dei cacciamine, le autorità comunali a concedere — con una prassi inusitata e di dubbia legittimità — le licenze edilizie per l'effettuazione dei lavori.

Per conoscere in particolare se il Ministro dei lavori pubblici abbia rilasciato le autorizzazioni necessarie per lo scavo del bacino di varo. Ciò in considerazione del fatto che il bacino di varo fu realizzato proprio sull'argine del fiume, in terreno demaniale. L'opera, a parere dell'interrogante, avrebbe perciò richiesto la autorizzazione del Ministro dei lavori pubblici, rientrando tra quelle di competenza dello Stato.

(4-15396)

13 LUGLIO 1982
BOLLETTINO N° 534 pag. III

13 LUGLIO 1982
BOLLETTINO N° 534 pag. III

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — in riferimento al progetto di trasformazione di una campata del ponte sul Magra, al chilometro 5+500 della SS. 432, in località Colombiera — se risponde al vero che:

nel 1973 l'Associazione nazionale estrattori produttori lapidei e affini (ANEPLA) di Parma redasse un progetto di riinalveamento del fiume Magra, progetto che comportava, tra l'altro, la realizzazione di una campata girevole del ponte della Colombiera:

l'Ufficio del Genio civile di La Spezia presentò al Compartimento della viabilità dell'ANAS di Genova formale richiesta per la costruzione dell'opera;

il Compartimento dell'ANAS di Genova, nel novembre 1973, espresse al Genio civile parere favorevole al riinalveamento del fiume e parere contrario alla campata girevole del ponte.

Per conoscere — considerato che il 24 dicembre 1976 il Compartimento ANAS di Genova stipulò con la SpA Intermarine una contestatissima convenzione per la costruzione della campata — quali considerazioni abbiano indotto il Compartimento di Genova a « rimangiarsi » la decisione in precedenza presa, autorizzando la realizzazione dell'opera senza neppure informare enti ed autorità competenti (comune di Ameglia, provincia di La Spezia, regione Liguria, provveditorato alle opere pubbliche, capitaneria di porto di La Spezia).

Per conoscere se risponda al vero che nel 1973 anche il consorzio di bonifica e navigazione del fiume Magra richiese al Compartimento di Genova la realizzazione della campata mobile.

Per conoscere se, alla luce di questa notizia, non ritenga di dover impedire la trasformazione del ponte, conservando l'opera ad uso pubblico ed impedendo che la speculazione saccheggi l'alveo con selvagge escavazioni, che già hanno provocato gravemente la falda freatica ed inquinato molti pozzi, e trasformi il tratto terminale del fiume in canale navigabile, al servizio della cantieristica abusivamente insediatasi sulle rive.

Quanto sopra in considerazione del fatto che il pretesto addotto per l'apertura del ponte e cioè le esigenze produttive dell'Intermarine — che altrimenti non potrebbe consegnare alle marine committenti alcuni cacciamine, troppo grandi per poter passare sotto il ponte della Colombiera — è di fatto smentito dalla possibilità di trasferimento via terra delle navi o del trasferimento « per parti », facendo passare separatamente lo scafo e le sovrastrutture sotto il ponte. (4-15397)

13 LUGLIO 1983
BOLLETTINO N° 534 pag III

ACCAME. — *Ai Ministri del tesoro, delle finanze, del bilancio e programmazione economica, del commercio con l'estero e degli affari esteri.* — Per conoscere, in relazione alla vendita di 4 cacciamine della ditta Intermarine alla Malesia, se risponde al vero che l'intermediazione è stata affidata alla società Djatca Soln Bnd di Kuala Lumpur e quale è l'importo della intermediazione.

Quanto sopra anche in rapporto a notizie relative ad una intermediazione rivendicata in passato per un corrispettivo di circa 8 miliardi, come segnalato in altra precedente interrogazione. (4-15449)

14 LUGLIO
BOLLETTINO N° 535

1982
pag. VIII

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, dei lavori pubblici, della marina mercantile e delle finanze.* — Per conoscere — in riferimento al nulla osta, rilasciato in data 28 agosto 1980 dalla Capitaneria di Porto di La Spezia alla S.p.A. Intermarine — se sia noto ai Ministri quanto segue:

1) che in data 24 dicembre 1976 la S.p.A. Intermarine stipulò con l'ANAS una convenzione per la trasformazione di una campata in cemento armato del ponte sul Magra, in località Colombiera (Ameglia) al km 5+500 della s.s. 432, con altra, mobile, in acciaio;

2) che del fatto non furono informati enti ed autorità competenti (comune di Ameglia, provincia di La Spezia, Provveditorato alle opere pubbliche, ecc.);

3) che del fatto non fu informata neppure la Capitaneria di Porto di La Spezia, la quale — venuta a conoscenza del fatto attraverso polemiche di stampa e colloqui con privati, ad essa rivoltisi per ottenere precisazioni — scrisse alla direzione competente ANAS (Compartimento della viabilità per la Liguria) per chiedere informazioni, ricordando che « l'amministrazione della Marina mercantile e, anche, questa Capitaneria di porto, hanno giurisdizione anche sul fiume Magra fino a 8 metri a valle del citato ponte della Colombiera » ed avvertendo che « eventuali interventi sul ponte devono ottenere il nulla-osta dell'amministrazione della Marina mercantile a norma dell'articolo 55 del Codice della navigazione (nuove opere entro una zona di 30 metri dal Demanio marittimo), diffidando nel contempo dal metter mano a qualsiasi lavoro senza tale nulla-osta, a scanso delle previste sanzioni penali »;

4) che alla lettera della Capitaneria di Porto di La Spezia (n. di protocollo 2/268 sezione Demanio, in data 5 gennaio 1979) l'ANAS rispose in data 4 dicembre stesso anno « con foglio n. 16444 che nessuna autorizzazione era stata data al riguardo »;

5) che successivamente, in data 28 agosto 1980 il nuovo dirigente della Capitaneria di porto, Capitano di Vascello Turilli, senza tener conto di quanto sopra, rilasciava all'Intermarine il nulla-osta per l'esecuzione dei lavori di modifica alle strutture del ponte della Colombiera;

6) che il nulla-osta è stato rilasciato « uditi » i pareri dell'Ufficio del Genio civile, e dell'Intendenza di finanza, rispettivamente con foglio n. 3777/4230 del 21 luglio 1980 e foglio n. 9501 del 2 luglio 1980, di Maridiport con foglio n. 101869 del 26 giugno 1980, dell'ANAS con foglio n. 19075 dell'11 gennaio 1977.

Per sapere —

considerato che il foglio 19075 dell'11 gennaio 1977 dell'ANAS non costituisce affatto un parere dell'ANAS (che, dopo aver negato nel 1979 d'aver concesso il permesso, l'ha poi, di recente revocato) ma è semplicemente una lettera privata e imbarazzata alla S.p.A. Intermarine ed al capo cantoniere dell'ANAS - La Spezia, lettera con la quale il compartimento ANAS per la Liguria autorizza l'Intermarine ad eseguire i lavori, autorizzazione, peraltro, « a carattere provvisorio, in pendenza della definizione della convenzione già stipulata »;

considerato inoltre che risulta falso quanto scritto nel documento della Capitaneria di porto (autorizzazione 5/80 iscritta al n. 239 del repertorio degli atti), giacché il Comandante non ha « udito » il parere dell'ANAS, ma ha semplicemente preso visione di una lettera privata, inviata dall'ANAS ad altri ma non alla Capitaneria;

considerato altresì che l'autorizzazione di cui sopra alla data del 26 agosto 1980 era abbondantemente scaduta, essendo stata definita, nel frattempo, la convenzione, sicché il nulla-osta della Capitaneria risulta, rilasciato senza alcuna consultazione con l'ANAS, legittima proprietaria del ponte;

21

LUGLIO

1982

BOLLETTINO N° 540 pag. XI

SEGUE →

considerato, infine, che l'autorizzazione della Capitaneria di Porto non reca alcuna prescrizione circa le modalità di transito dei mezzi nautici né limita in alcun modo il pescaggio delle navi che potranno transitare per il ponte, il che potrebbe causare gravissimi danni all'alveo del fiume -

se i Ministri non ritengano che ci siano state delle carenze di valutazione da parte della Capitaneria di Porto di La Spezia e non ravvisino, quindi, l'opportunità di revocare l'autorizzazione avventatamente concessa.

Per conoscere, infine, i pareri espressi al riguardo, secondo il documento della Capitaneria, dall'Ufficio del Genio civile e dall'Intendenza di finanza (foglio numero 3777/4230 del 21 luglio 1980 e foglio n. 9501 del 2 luglio 1980), da Mari-diport (foglio n. 101869 del 26 giugno 1980).

Per conoscere quali siano nella vicenda le competenze dell'Intendenza di finanza, che pur avrebbe espresso il citato parere. (4-15580)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, dell'industria, commercio e artigianato, del commercio con l'estero e delle finanze.* — Per conoscere — in relazione al meccanismo di « revisione prezzo » dei cacciamine, in costruzione presso il cantiere Intermarine ed a quanto prevede al riguardo l'articolo 27 del contratto di fornitura che, tra l'altro, recita:

1) il prezzo di lire 5.524.313.000, afferente alle « provviste non ricorrenti », ed il prezzo di lire 14.636.736.000 afferente a ciascuna « nave » sono riferiti ai costi dei materiali e della mano d'opera e relativi oneri vigenti e noti alla data del 28 ottobre 1977. Si intendono soggetti a revisione per variazioni in più o in meno che si verificano nei detti costi, durante l'espletamento della fornitura, sempreché tali variazioni, complessivamente considerate per le « provviste non ricorrenti » e per la « nave », nonché per eventuali acquisti all'estero, siano superiori al 5 per cento dei detti prezzi, nell'intesa che la revisione sarà operativa solo per la parte eccedente la detta percentuale;

2) ai soli fini della revisione prezzo, il prezzo delle « provviste non ricorrenti », ed il prezzo di ciascuna nave si considera composto delle seguenti quote:

a) per le « provviste non ricorrenti »:

materiali lire 1.270.591.990 pari al 23 per cento;

mano d'opera e relativi oneri lire 3.701.289.710 pari al 67 per cento;

utile e, comunque, spese non revisionabili lire 552.431.300 pari al 10 per cento;

b) per ciascuna « nave »:

materiale lire 3.659.234.000, pari al 25 per cento;

mano d'opera e relativi oneri lire 9.514.008.400 pari al 65 per cento;

utile e comunque spese non revisionabili lire 1.463.693.600, pari al 10 per cento;

3) il computo della revisione prezzo per le « provviste non ricorrenti » e per ciascuna nave, e salvo conguaglio finale, sarà effettuato in conformità delle rate di revisione prezzo riportate nelle tabelle A ed A 1 allegate, tenendo conto della com-

posizione afferente alle « provviste non ricorrenti » e di quelle afferenti alla « nave », al raggiungimento delle scadenze considerate nel precedente articolo 28 per la rateizzazione del prezzo contrattuale;

4) la quota materiali afferenti alle « provviste non ricorrenti » ed alla « nave » si intende convenzionalmente composta dai materiali indicati nelle tabelle B e B 1 allegate, nelle quali sono pure indicate le percentuali d'incidenza. Ai soli fini della revisione, i prezzi saranno rilevati dal listino settimanale dei prezzi all'ingrosso edito dalla C.C.I.A.A. di Milano. Qualora tale listino non venisse più pubblicato verrà fatto ricorso ad altra fonte, che verrà stabilita di comune accordo. Per quanto concerne i materiali tessuti di vetro (roving, resine poliesteri ed isoftaliche) finché non quotate nel predetto listino C.C.I.A.A., si farà riferimento alle apposite certificazioni rilasciate dall'Unione nazionale industrie materie plastiche Milano UNION-PLAST, munito di visto della C.C.I.A.A. di Milano o, in alternativa, della C.C.I.A.A. di La Spezia.

Qualora i prezzi dei materiali venissero gravati o sgravati di oneri che non risultassero dai suddetti listini o avesse a variare l'entità di tali oneri rispetto alla data del 28 ottobre 1977 dovrà esserne tenuto conto nella revisione del prezzo sia a favore sia a carico della ditta;

5) il costo della mano d'opera (comprendente la retribuzione diretta ed indiretta e gli oneri previdenziali ed assicurativi) afferente alla « nave » ed alle « provviste non ricorrenti » alla data del 28 ottobre 1977 è di lire 4.699 e le variazioni che dovessero intervenire sul conto della stessa mano d'opera saranno rilevate dal notiziario ISTAT con riferimento all'indice delle retribuzioni minime contrattuali (esclusi gli assegni familiari) corrente alla data del 28 ottobre 1977 per gli operai del ramo industria - classe materie plastiche. Le variazioni che dovessero intervenire nel sopra citato costo della mano d'opera in conseguenza di contrattazioni aziendali (e cioè indipendenti dalla contrattazione nazionale) saranno rilevate dalla ditta e convalidate dall'Ufficio provinciale del lavoro di La Spezia;

21 LUGLIO 1977
SF GUF →

6) i periodi di ritardo penalizzati saranno esclusi agli effetti della revisione prezzi -

quali quote di revisione prezzo siano state sinora riconosciute all'Intermarine per la commessa in corso.

Per conoscere quali fossero alla data del 28 ottobre 1977 i costi dei materiali e quali variazioni si siano avute sino ad oggi, nei costi dei materiali come in quelli della mano d'opera, quale sia il contenuto delle citate tabelle A, A-1, B, B-1, nonché ogni altro prezzo.

Per conoscere - in considerazione del grave ritardo già maturato dalla ditta (oltre 15 mesi fa doveva essere consegnato il primo cacciamine, tuttora in allestimento) - il numero dei giorni di ritardo penalizzati e, quindi esclusi dalla revisione di prezzo.

Per conoscere, giacché il contratto non dà alcuna indicazione al riguardo, se ai fini della determinazione delle quote di revisione prezzo si faccia riferimento anche a personale assunto dopo la stipula del contratto (oggi l'Intermarine ha pressoché raddoppiato l'organico esistente nel 1978, all'atto della firma del contratto) oppure ai 150 dipendenti che allora risulterebbero impiegati nel cantiere.

Per conoscere - considerato che all'interno del cantiere vengono contemporaneamente costruiti i 4 cacciamine per la M.M.T. e 4 cacciamine analoghi, relativi alla commessa dalla marina malaysiana - quanti dei dipendenti dell'Intermarine siano addetti alle unità malesi e quanti siano addetti a quelle italiane.

Per conoscere a questo proposito, come si risolverà il problema della valutazione delle quote di revisione prezzi se davvero l'Intermarine - come scrive la stampa - una volta consegnato il primo cacciamine alla M.M.T. sospendesse la fornitura per dar corso invece alla costruzione delle unità destinate alla Malaysia e consegnasse alla nostra marina la seconda, terza e quarta unità solo dopo l'esecuzione della commessa malese.

Per conoscere se maggiori oneri eventualmente determinatisi a causa del ritardo nelle consegne del secondo, terzo e quarto cacciamine (la cui ultimazione dovrebbe, come detto sopra, slittare per favorire altri committenti) saranno addebitati all'Intermarine oppure alla Malaysia che - pur avendo sottoscritto il contratto 3 anni dopo - otterrebbe i suoi cacciamine prima della M.M.T.

Per conoscere inoltre, considerato che lo « stato di previsione del Ministero della difesa (tabella 12 pagina 424, allegato numero 32) reca per la commessa dei cacciamine per l'anno 1982 una aliquota di spesa di lire 15.024,3 milioni, mentre gli stanziamenti effettuati sono poi risultati di lire 37.336 milioni, con un aumento del 148,5 per cento - quale incidenza nel rilevantisimo aumento abbia avuto il meccanismo di revisione prezzo.

Per conoscere se, agli effetti della valutazione delle quote di revisione sia corretto lo « *splitting* », recentemente introdotto nel bilancio dell'importo di spesa in una quota « piattaforma » ed in una quota « sistemi d'arma »; *splitting* che, non previsto contrattualmente (ove si considerano oggetto della fornitura le cosiddette « provviste non ricorrenti » e la « nave » completa e pronta a prendere il mare), non dovrebbe dar luogo al riconoscimento di quote di revisione prezzo.

(4-15581)

BOLLETTINO N° 540

pag. XII

ACCAME. — *Al Ministro delle finanze.*
— Per conoscere i dati relativi ad accertamenti condotti dalla Guardia di finanza sulle proprietà fondiarie del bacino del Magra e sui mezzi finanziari impiegati per l'acquisizione delle stesse;

per sapere, nel caso tale censimento non sia stato ancora ultimato, se non ritenga opportuno impartire disposizioni per il suo completamento a tempi brevi.

Quanto sopra anche in relazione alle notizie di interessi sulle aree del Magra denunciati in numerosi articoli sulla stampa locale e nazionale ed in particolare alle aree cantieristiche installatesi sul fiume (Euromare, Metalcost, Intermarine, ecc.).

(4-15680)

27

LV6L10

1982

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere — in riferimento al secondo atto aggiuntivo al contratto numero 10982 del 7 gennaio 1978, in corso con l'Intermarine, e premesso che nessuna indicazione fornisce al riguardo la relazione del comitato d'attuazione della legge navale, sebbene il cospicuo importo (oltre 2 miliardi) faccia intuire che le modifiche debbano essere di notevole entità — in cosa consistono le aggiunte e le varianti approvate dal comitato nella seduta del 18 giugno 1980.

Per conoscere in particolare se le aggiunte e le varianti comporteranno ritardi nell'approntamento delle navi e, in tal caso, di quale entità siano i ritardi; il prezzo « a corpo » di ciascuna delle aggiunte o varianti ed il nome delle ditte incaricate della loro esecuzione; come si sia stabilita la congruità del prezzo di ciascuna delle varianti;

se la Corte dei conti abbia approvato il progetto di atto aggiuntivo, che comporta un onere piuttosto ragguardevole per l'amministrazione.

Per conoscere, altresì, il contenuto della relazione n. 7355 del 10 giugno 1980 con la quale la Navalcostarmi richiese l'esame dell'atto aggiuntivo.

Per conoscere, infine — a proposito di altro atto aggiuntivo, in precedenza apportato allo stesso contratto — se il diritto di opzione per il quinto e il sesto cacciamine sia stato esercitato o sia stato invece lasciato decadere. (4-15699)

28

LV6L10

1982

BOLLETTINO

N° 544

pag VII

ACCAME. — Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e della sanità. — Per conoscere — in relazione a quanto riportato su *il Secolo XIX*, cronaca di La Spezia del 25 luglio 1982 e del 27 luglio 1982 negli articoli « Ma questo fiume è giallo » e « Ma quale inquinamento; il lavoro era autorizzato », se le autorizzazioni rilasciate alla ditta Intermarine dal Genio civile, dalle opere marittime, dalla Capitaneria di porto di La Spezia, consentivano il dragaggio del fiume Magra, tenendo presente anche quanto attiene all'inquinamento secondo la legge Merli.

Per conoscere se sono stati eseguiti gli accertamenti sanitari in relazione a quanto affermato dal sindaco di Ameglia, come si legge sull'articolo de *il Secolo XIX* del 25 luglio 1982: « L'acqua presenta uno strano colore rossiccio con riflessi ramati », ed in particolare il parere a questo riguardo degli addetti al servizio sanitario dei comuni di Sarzana ed Ameglia e della provincia di La Spezia. (4-15713)

ACCAME. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che in seguito alla proposta del compartimento della viabilità di Genova del luglio 1981, veniva dato corso alla revoca della convenzione stipulata il 24 dicembre 1976 tra l'ANAS e la ditta Intermarine, atteso che la società stessa, nonostante i circa cinque anni trascorsi dalla stipula della predetta convenzione, non si era interessata alla realizzazione dell'opera stessa ed in seguito al fatto che l'Avvocatura generale dello Stato aveva concordato, essendo tra l'altro pendente un provvedimento giusta comunicazione giudiziaria del 27 febbraio 1981 notificata al capo compartimento di Genova da parte dell'ufficio istruzione del tribunale di detta città — se è stata rilasciata una nuova convenzione alla ditta Intermarine che renderebbe un privato unico titolare di un bene pubblico come è il ponte della Colombiera, un fatto che pare giuridicamente aberrante.

Quanto sopra anche in relazione alle valutazioni espresse dal dottor Giuseppe Potenza sugli aspetti legali della vicenda. (4-15714)

28 LUGLIO 1982 28 LUGLIO 1982
 BOLLETTINO N° 544 pag. XI BOLLETTINO N° 544 pag. XI

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
 — Per conoscere se non avverta la necessità di un maggiore controllo sull'attività contrattuale dell'amministrazione che, se talora desta perplessità di varia natura nel politico, spesso pare censurabile anche dal punto di vista del grammatico. Il contratto in corso con l'Intermarine, ad esempio, non solo sconcerata per l'imprevidenza di chi, sottoscrivendolo, affidò la costruzione dei cacciamine ad una ditta che, a quel tempo, non disponeva ancora delle strutture necessarie per l'esecuzione della commessa, il varo e la consegna delle navi — senza neppure prevedere alcuna garanzia circa l'apertura del ponte della Colombiera — ma lascia esterrefatti per il singolarissimo uso (e, per meglio dire: abuso) dell'iniziale maiuscola in nomi comuni non in inizio di periodo. Uso che non viene limitato — come buon senso e grammatiche concordemente suggerirebbero — a quei termini che, nel particolare contesto, assumono il valore di nomi propri (come, ad esempio, « Stato ») od a quei nomi che indicano personalità degne di particolare rispetto, come « Ministro » e, con una leggera forzatura, « Ammiraglio » o « Consigliere di Stato », ma risulta qui dilatato a dismisura ed abbraccia pure « Direttori Generali », « Ufficiali » d'ogni genere e grado, senza risparmiare l'« Amministratore Delegato » o il più umile « Membro » di una qualsiasi commissione.

Il contratto di fornitura, promosso sul campo « Contratto » e coscienziosamente trascritto con l'iniziale maiuscola per tutte le 64 pagine dell'atto, riverbera — grammaticale re Mida — la redenta nobiltà su tutto ciò che, in qualche misura, venga attratto nella sua orbita: modesti disegni e specifiche contrattuali, non accreditabili di particolari segni di distinzione, divengono, così, rispettabilissimi « Disegni Contrattuali » e non meno onorevoli « Specifiche ». Né l'infaticabile elargitore di onorificenze grammaticali si ritrae di fronte al rischio di improbabili: « Verbale di Accettazione », « Controllo di Qualità », « Commissione di Collaudo », « Apparato di Propulsione », « Bilancio Elettrico », « Revisione di Prezzo ». Senza batter ciglio riverisce la « Ditta », il « Cantiere », le « Unità », l'« Appalto », la « Commessa », le « Navi » non esitando neppure ad avventurarsi in un problematico approntamento alle prove di

ciascuna delle Quattro Navi » che — si poteva dubitarne? — risolve *more solito* innalzando alla dignità della maiuscola, con le navi, anche il « Quattro », occasionale compagno e perciò partecipe dell'alto onore. Sprezzante del ridicolo, nonché delle regole grammaticali, lo scatenato dispensatore di maiuscole — che non si stenta ad immaginare pronò, in segno di profondo rispetto, dinanzi al « Contratto » — riesce a scovare insospettabili tracce di nobiltà persino in un poco promettente listino settimanale dei prezzi, che difatti diviene il signor « Listino »; così una grigia tabella viene *ipso facto* promossa sul campo, o meglio sul foglio, madama « Tabella ».

La maiuscola reverenziale non risparmia neppure prosaiche condizioni generali di appalto, incredibilmente riproposte come « Condizioni Generali di Appalto ». Qui, evidentemente, all'ineffabile scrittore è mancato il cuore di avvilito, con l'uso dell'iniziale minuscola, un aggettivo che in qualche modo ricorda il massimo grado della gerarchia militare: diviso tra ortografia e disciplina, non ha avuto esitazioni ed ha, rispettosamente, inventato un impensabile « Generali », meritevole di ben più ampia risonanza. Nulla sfugge, del resto, all'instancabile elargitore di nobiltà grafica, che, senza indugio, trasforma il legale rappresentante dell'Intermarine nel signor « Legale Rappresentante » (nome: Legale; cognome: Rappresentante, si suppone) parente stretto del signor « Esponeute Contrattuale », più avanti incontrato.

Soltanto sullo « Stato » il pervicace inasacratore di regole ortografiche mostra qualche titubanza, lasciandosi sfuggire un « sicurezza di Stato » grammaticalmente correttissimo ed appena mitigato dal più coerente « Segreto di Stato ». Il che conforterebbe il sospetto che per l'amministrazione (anzi, l'« Amministrazione ») la segretezza costituisca un valore più rispettabile della stessa sicurezza dello Stato!

Sorprendentemente l'autore di un ineffabile « Materiali metallici non Ferrosi », dopo aver scialacquato di maiuscole per oltre 60 pagine, torna ad un corretto uso della maiuscola solo per scrivere « operai », « legge » e « mano d'opera », termini probabilmente troppo vili per accendere la fantasia del Vate che, peraltro, nell'occasione non trascura di esibirsi (senza rete e senza rullo di tamburi!) in un impagabile « operai del Ramo Industria — Classe

Materie Plastiche», frase nella quale tutto, tranne il nome « operai », è scritto con la tradizionale « maiuscola reverenziale »! *Lapsus* freudiano, rivelatore di certo razzismo sociale o semplice ignoranza?

Per conoscere se, tenuto conto di tutto ciò, il Ministro non ritenga di prendere provvedimenti per por fine a questi ridicoli abusi del linguaggio burocratico, nella convinzione che la maiuscola reverenziale, come altri orpelli, tuttora in uso, siano ciarpame d'altri tempi, indegno dell'organizzazione difensiva di uno Stato moderno.

Per conoscere se non ravvisi, almeno, l'opportunità di istituire corsi di ortografia ad uso di quei funzionari dell'amministrazione che compiono errori di grammatica.

(4-15811)

301

LVGLID

1982

BOLLETTINO

N° 546

pag IV

ACCAME. — Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, dell'agricoltura e foreste, della sanità, del turismo e spettacolo e per i beni culturali e ambientali. — Per conoscere — in riferimento alle escavazioni, effettuate per conto della ditta Intermarine nell'alveo del fiume Magra, al fine di risagomare il fondale, opere delle quali si sono ampiamente occupati organi di stampa (*Il Secolo XIX* del 25 e del 27 luglio 1982) associazioni ecologiche e privati, nonché lo stesso interrogante, che ha presentato al riguardo un dettagliato esposto alla pretura di Sarzana — se tali interventi siano stati autorizzati da tutte le autorità competenti.

Per conoscere, in particolare, se il Genio civile della Spezia abbia autorizzato l'utilizzo di acque pubbliche, curando la pubblicizzazione dell'eventuale concessione sul foglio degli annunci legali della provincia. Ciò in riferimento alle dichiarazioni, rilasciate allo stesso interrogante, ad altri testimoni ed alla stampa dal vicebrigadiere Nicassio che, recatosi sul posto per un'ispezione, constatava — come riferisce *Il Secolo XIX* del 25 luglio 1982 — che la ditta, incaricata dei lavori, prelevava « acqua dal fondo del fiume per aumentare il livello di quella della darsena dell'Intermarine ».

Anche a prescindere dall'eventuale appropriazione di acque pubbliche, aggravata dalla circostanza che il fiume si trovava

in quei giorni in secca, a causa della prolungata siccità, desta molte perplessità il fatto che il Provveditorato alle opere pubbliche possa — come sostiene la ditta — aver autorizzato tali interventi di risagomatura.

Per conoscere a tal proposito, che cosa debba intendersi per « risagomatura » secondo il provveditorato alle opere pubbliche e quanti metri cubi di materiali sia stato concesso di estrarre all'Intermarine.

Per conoscere, ancora, chi abbia controllato che il materiale scavato rientrasse nei limiti concessi e quali precauzioni siano state prese per evitare danni al patrimonio ittico ed all'ambiente.

Per conoscere — considerato che in corrispondenza ai lavori di risagomatura, realizzati dall'Intermarine, si è avuta nel Magra una moria di pesci che ha molto preoccupato le associazioni di pescatori sportivi e non — se nel corso dell'esecuzione di tali opere si siano compiuti gli scarichi e se, comunque, l'unità sanitaria locale abbia autorizzato, per quanto di sua competenza, gli interventi in un fiume, nel quale vige, in alcuni tratti, il divieto di balneazione, a seguito di casi di leptospirosi, che anche di recente si sarebbero verificati.

Per conoscere se in merito all'opportunità di effettuare l'intervento di risagomatura siano stati consultati gli enti che tutelano le attività turistiche e della balneazione, che da escavazioni condotte in piena stagione turistica sono sicuramente danneggiate.

Per conoscere, inoltre, quali precauzioni siano state prese al fine di garantire il rispetto della vigente normativa contro l'inquinamento delle acque (legge Merli).

Per conoscere, infine, se la capitaneria di porto della Spezia potesse autorizzare, senza il nulla osta della USL e senza aver preventivamente accertato le conseguenze del prelievo dall'alveo, l'intervento in acque demaniali. (4-15871)

3 agosto 1982

3 AGOSTO 1982

BOLLETTINO N° 549 pag. VII

ACCAME E CICCIOMESSERE. — *Al Ministro per gli affari regionali.* — Per conoscere se è al corrente che la regione Liguria ha approvato il 3 agosto una legge per istituire il parco del fiume Magra. Quanto sopra tenendo presente che secondo quanto si legge su *Il Secolo XIX* in data 4 agosto: «Vero scopo dell'iniziativa, dicono tutti, è quello della salvaguardia dell'ambiente; l'apertura del ponte della Colombiera (le cui campate impediscono ai cacciamine costruiti dall'Intermarine di raggiungere il mare), non c'entrà.

L'ombra di sospetto che grava sulla iniziativa (presa come è noto all'unanimità dal consiglio provinciale di La Spezia) è infatti proprio quella che il parco si faccia solo per permettere, ottenute le garanzie contro possibili speculazioni, che il ponte si possa aprire. Ma il versante opposto obietta che le indicazioni del piano sono generiche. Nonostante i miglioramenti avvenuti in commissione la tutela sul territorio è insufficiente, ha sottolineato il capogruppo Giovanni Persico.

La vera sorpresa della giornata doveva però venire dall'assessore Magnani nelle cui competenze rientra proprio il problema dei parchi naturali. Parlando in qualità di consigliere ha annunciato la sua astensione: "La regione non può sposare

posizioni di parte che pongano esclusivamente l'accento sugli aspetti ambientali o si occupino solo di specifiche esigenze industriali". Per questo nel piano regionale di sviluppo è stato inserito un progetto specifico per il Magra-Vara; e si sta studiando insieme al Ministero dei lavori pubblici e alla regione Toscana un piano di bacino interregionale».

Per conoscere, anche in relazione a quanto sopra, tenuto conto che il fiume Magra scorre per 3/4 in Toscana e solo per 1/4 in Liguria e che esiste una legge che definisce interregionale il bacino del Magra, se non ritenga che sarebbe opportuno il concorso contestuale delle due regioni o addirittura che si legiferasse a livello nazionale, in quanto le acque del fiume rientrano nella competenza dello Stato. Non sembra comunque accettabile che una regione da sola possa varare una legge di questo tipo. (4-15902)

AGOSTO 1982
BOLLETTINO N° 550 pag. XI

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere - in riferimento al problema del trasferimento dei cacciamine Intermarine al di là del ponte della Colombiera - se l'amministrazione militare non ravvisi l'opportunità di un intervento, teso a superare le note difficoltà di transito trasportando via terra le unità. Risulta, infatti, dalla risposta fornita in data 28 aprile 1982 ad una precedente interrogazione al riguardo, che l'Intermarine avrebbe elaborato uno studio per mostrare la possibilità di « ottemperare agli obblighi contrattuali trasferendo i cacciamine via terra al di là del citato ponte ». Il fatto che l'Intermarine - a ponte chiuso ed in mancanza di permessi necessari per l'apertura del ponte (permessi che non esistevano alla data della firma del contratto, il 7 gennaio 1978, né esistono tutt'oggi: questo è il caso delle licenze edilizie del comune di Ameglia) - abbia ottenuto la commessa, mostra eloquentemente che la amministrazione ritenne assolutamente affidabile il piano di trasferimento via terra, non potendosi altrimenti affidare una commessa di tale consistenza tecnico-economica ad una ditta che non poteva neppure garantire la consegna delle unità. La fattibilità del trasporto via terra dei cacciamine è, d'altra parte, confermata dalle dichiarazioni delle maggiori ditte di autotrasporti eccezionali, che concordemente si sono dichiarate disposte a realizzare l'opera.

Per conoscere, alla luce di quanto sopra, se il Ministro non ritenga opportuno un intervento presso la ditta costruttrice

- che già risulta inadempiente nei confronti della marina militare, alla quale doveva consegnare sedici mesi fa il primo cacciamine, tuttora in fase di allestimento - per richiamarla al rispetto degli impegni assunti contrattualmente. Il trasferimento via terra delle unità, secondo il piano a suo tempo concordato con la marina militare, pare al presente l'unica possibilità attuabile a breve termine dal cantiere per far' fronte all'impegno, evitando ulteriori ritardi che non solo nuocerebbero all'operatività della flotta nel delicato settore della guerra alle mine, ma causerebbero pure notevoli, quanto ingiustificabili, aggravii di costi, per il meccanismo della revisione dei prezzi. (4-16228)

29 SETTEMBRE 1982

BOLLETTINO N° 561 pag XV

ACCAME. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* — Per conoscere, in relazione alle notizie di una nuova convenzione che l'ANAS avrebbe deciso di stipulare con la ditta Intermarine relativamente all'apertura del ponte della Colombiera sul fiume Magra, convenzione che ricalcherebbe le linee di quella del 24 dicembre 1976 (la quale originò una comunicazione giudiziaria nei confronti del capo di compartimento dell'ANAS dell'epoca a Genova), quale interesse ha la amministrazione nell'assentire alla sostituzione di un ponte in cemento con uno mobile visto che esiste, come in precedenza segnalata, la possibilità di far giungere comunque al mare i cacciamine costruiti dalla ditta.

Quanto sopra anche alla luce di ciò che fu dichiarato nella riunione tenuta presso la direzione generale dell'ANAS il 23 aprile 1982 e cioè che era inaccettabile stipulare una convenzione con una singola ditta e cioè in regime di monopolio, e tenendo anche presente che la convenzione era in realtà una concessione cioè un atto che riguarda il potere discrezionale.

Per conoscere inoltre se si è tenuto conto del fatto che la convenzione del 1976 era stata revocata su conforme parere del consiglio di amministrazione.

Per conoscere, in conclusione, quali fatti nuovi si sono verificati in modo da far sì che l'ANAS abbia repentinamente cambiato opinione su una questione così delicata che aveva tra l'altro richiamato l'interesse della magistratura di Genova.

(4-16365)

6 OTTOBRE 1982

BOLLETTINO N° 565 pag XX

ACCAME. — *Al Ministro per gli affari regionali.* — Per conoscere — in riferimento alla ventilata apertura del ponte sul Magra, al km 5+500 della S.S. 432; ponte che, sorgendo in prossimità del confine tra Liguria e Toscana, costituisce la più diretta via di comunicazione tra la provincia spezzina ed il litorale apuano — se sia informato della particolare importanza di tale struttura di collegamento, fortemente voluta, circa 30 anni fa, dalle popolazioni, allora costretta all'uso di scomodi traghetti ed a lunghe deviazioni per passare dall'una all'altra riva del fiume. L'apertura del ponte, percorso da notevoli correnti di traffico pubblico e privato, verrebbe, infatti, a limitare la libera circolazione di persone e di mezzi tra le due regioni, libera circolazione che subirebbe frequenti interruzioni, se è vero che la campata, una volta resa mobile, sarebbe sollevata almeno una volta alla settimana (« Il sollevamento della campata mobile per il transito dei natanti sarà effettuato una volta la settimana per un tempo a discrezione della Intermarine... Le parti si riservano inoltre di esaminare e concordare... la possibilità di stabilire più frequenti aperture della campata mobile del ponte » recita l'articolo 9 della convenzione ANAS-Intermarine) per la sola Intermarine. Il sollevamento della campata non potrebbe poi esser rifiutato anche agli altri cantieri del Magra, che ne avessero necessità, e neppure agli *yachts* diretti alla darsena « Marina 3-B », che sorge a ridosso dell'Intermarine.

Lo stesso proprietario, del resto, intervenendo ad una riunione, indetta dal prefetto della Spezia per dibattere la questione, ha chiaramente detto che la cam-

pata — se dovesse essere resa mobile — dovrebbe essere sollevata anche per le navi dirette alla sua darsena.

Per conoscere, tutto ciò considerato, se il Ministro non ritenga di promuovere un intervento presso le regioni Liguria e Toscana per prospettare l'opportunità di rifiutare, per quanto di loro competenza, l'autorizzazione alla trasformazione della campata del ponte, trasformazione che — a parere dell'interrogante — si configurerebbe come una palese violazione dell'articolo 120 della Costituzione, secondo il quale l'ente regione « Non può adottare provvedimenti che ostacolino in qualsiasi modo la libera circolazione delle persone e delle cose fra le regioni ». (4-16366)

6 OTTOBRE 1982

BOLLETTINO N° 565 pag. XX

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere — in riferimento alla commessa in corso con l'Intermarine di Sarzana — se la ditta abbia già comunicato « per iscritto all'ufficio tecnico di vigilanza con preavviso di 60 giorni solari » (articolo 20 del contratto di fornitura) la data alla quale « intende dichiarare pronta alle prove di collaudo » la prima nave: nave che, a termini di contratto, doveva essere approntata alle prove entro 1050 giorni solari dalla data di comunicazione di avvenuta registrazione del contratto (26 giugno 1978) ma che, ad oggi, ancora non è uscita dal cantiere. Quanto sopra in considerazione del fatto che dalla data di presentazione alle prove della prima unità sono previsti altri 150 giorni per lo svolgimento delle stesse. Pertanto, ove l'Intermarine non avesse ancora dato all'ufficio tecnico il preavviso, occorrerebbero almeno altri 210 giorni (60+150) prima che la marina militare possa prendere in consegna per « l'effettivo servizio » l'unità. Il « *Lerici* » — primo della serie di 4 cacciamine ordinati il 7 gennaio 1978 — entrerebbe quindi in servizio, nella migliore delle ipotesi, tra 7 mesi, con circa 2 anni di ritardo sui tempi contrattualmente fissati, ritardo che risulta dello stesso ordine di grandezza del tempo impiegato per costruire il primo cacciamine in G.R.B. l'inglese « *Wilton* », che, ordinato a 1970 avanzato prendeva già servizio nel 1973.

Per conoscere le cause di tale allarmante ritardo e il contenuto di ogni documento giustificativo dello stesso.

(4-16367)

6 OTTOBRE 1982

BOLLETTINO N° 565 pag. XXI

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere - in relazione alla convenzione stipulata il 24 dicembre 1976 con la società Intermarine di Sarzana per la trasformazione d'una campata del ponte sul Magra al chilometro 5+500 della strada statale n. 432 - se rispondono al vero i seguenti fatti:

a) che la trasformazione della campata era stata in precedenza richiesta, nel 1973, dall'ANEPLA (Associazione nazionale estrattori produttori lapidei ed affini di Parma) e, successivamente, dal consorzio di bonifica e navigazione del fiume Magra;

b) che tali richieste, ed in particolare quella avanzata dal consorzio per la navigazione del Magra, che esponeva la necessità di trasformare il ponte al fine di consentire il transito ad imbarcazioni di maggiori dimensioni, non furono accolte dall'ANAS;

c) che nel 1976 analoga richiesta, avanzata dalla società Intermarine, fu invece accolta e fu quindi stipulata (forse su una bozza elaborata dalla stessa società), la convenzione per la trasformazione della campata;

d) che l'atto non fu pubblicato in alcun modo;

e) che non furono consultati gli enti locali competenti (comune di Ameglia, provincia di La Spezia, regione Liguria) né i competenti organi statali (capitaneria di porto di La Spezia, provveditorato alle opere pubbliche) e neppure i terzi, direttamente interessati (ad esempio la società Acquedotti Tirreni, che ancorate al ponte, ha le tubazioni, con le quali rifornisce numerosi comuni limitrofi);

f) che, dopo aver sottoscritto la convenzione il 26 dicembre 1976, il direttore *pro tempore* del compartimento di Genova, ha deliberatamente eluso ogni chiarimento al riguardo, lasciando senza rispo-

sta lettere sollecitanti spiegazioni sull'attività del ponte, e fornendo risposte fuorvianti. Ancora nel 1979, ad esempio, alla capitaneria di porto di La Spezia, che sollecitava spiegazioni e diffidava dall'incrociare sul ponte, il capo compartimento forniva dapprima una risposta elusiva, e successivamente, essendo tornata la capitaneria ad esigere una risposta precisa, rispose che «nessuna autorizzazione era stata data al riguardo». Parimenti il capo compartimento ANAS tentava di eludere i chiarimenti richiesti dal comune di Ameglia, nel cui territorio sorge il ponte, fornendo risposte reticenti e fuorvianti;

g) che il comune di Ameglia, nel 1970, scrisse all'ANAS invitandola a revocare la concessione e minacciando azioni giudiziarie;

h) che anche la capitaneria di porto di La Spezia nel 1978 diffidò dal dar seguito alla trasformazione del ponte, minacciando azioni penali;

i) che la convenzione, inoltre, sarebbe stata approvata dalla direzione compartimentale senza neppure prendere visione del progetto esecutivo dell'opera;

l) che, pur qualificandosi il provvedimento dell'ANAS come una concessione, il capo compartimento trascurò d'investire della questione l'Avvocatura di Stato.

Per conoscere, tutto ciò premesso, se il Ministro non ravvisi elementi di grave irregolarità nelle vicende sopra segnalate e, di conseguenza, se non ritenga opportuna una indagine amministrativa sull'intera vicenda. (4-16871)

24 OTTOBRE 1982

BOLLETTINO N° 577 pag. XV

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere se sia noto al Ministro che la ditta Intermarine, invitata ad intervenire ad un dibattito, organizzato da una emittente televisiva locale (TTN) sul tema del trasporto via terra dei cacciamine al di là del ponte della Colombiera, ha declinato seccamente l'invito, sostenendo telegraficamente che il dibattito non aveva ragione d'essere dal momento che non esisteva alcuna possibilità di attuare tale soluzione. Poiché la ditta, come risulta dalla risposta fornita ad una precedente interrogazione, « nelle more dell'apertura del ponte » ha, invece, elaborato un suo studio di trasferimento via terra delle unità al fine di mostrare di poter comunque far fronte all'impegno contrattuale (anche a ponte chiuso, cioè), e tale studio è stato accettato dai responsabili militari (che non avrebbero, in caso contrario, potuto affidare la commessa ad una ditta che non era in grado di consegnare le unità per l'impedimento del ponte, per la cui apertura mancavano all'epoca della firma del contratto tutti i permessi necessari), le dichiarazioni della ditta vengono a gettare forti preoccupazioni sulla correttezza della prassi seguita dall'amministrazione militare. Difatti, se la ditta non potesse davvero attuare la soluzione del trasporto via terra prospettata dall'amministrazione militare, allora parrebbe fortemente censurabile il comportamento di chi ha accreditato tale tesi. Se, invece, la soluzione fosse attuabile — e da più fonti risulta in modo convincente che lo sia — allora la Marina militare dovrebbe, infine, intervenire presso la ditta per imporre senza ulteriori indugi la consegna immediata delle unità, della quale già in altre occasioni si sono lamentati gli enormi ritardi.

Per conoscere, in ogni caso, il contenuto dello studio di trasferimento via terra, presentato dall'Intermarine alla Marina militare. (4-17130)

11 NOVEMBRE 1982

BOLLETTINO N° 582 pag XV

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*

— Per conoscere - in relazione al contratto per la costruzione di quattro cacciamine da parte della ditta Intermarine di Sarzana - quale è stato il progresso dell'avanzamento dei lavori.

Per conoscere in particolare i contenuti degli « statini avanzamento lavori » compilati mensilmente dal Marinalles incaricato di seguire i lavori.

Per conoscere inoltre in che data è stata pagata la prima rata del contratto (in base all'articolo 28 del contratto stesso). (4-17133)

11 NOVEMBRE 1982

BOLLETTINO N° 582 pag. XVI

ACCAME. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere - in riferimento alla risposta data all'interrogazione numero 4-15395 (*Resoconto sommario* n. 534 del 13 luglio 1982) - se risulti al Ministro che il procedimento penale n. 5759 del 1979, definito con sentenza istruttoria di non doversi procedere per intervento di amnistia, si riferisca ad illeciti edilizi commessi nel 1979 nel corso dei lavori di ristrutturazione del cantiere Intermarine, lavori che, per quanto consta all'interrogante, portarono tra l'altro allo scavo di una trincea all'interno dello stabilimento, con aumento di volumetria di oltre 5.000 metri cubi.

Per conoscere se risulti al Ministro che l'amnistia sia stata applicata nei confronti della ditta che non figura nell'elenco dei procedimenti penali riferibili agli

insediamenti cantieristici sul Mugra, come è tenuto nella risposta di cui sopra.

Tutto ciò in considerazione del fatto che, per questo tipo di reati, l'amnistia si applica solo nel caso di aumenti di volume di piccola entità, mentre i lavori eseguiti hanno comportato aumenti di volume largamente eccedenti i limiti normalmente ritenuti accettabili. (4-17293)

26 NOVEMBRE 1982

BOLLETTINO N° 588 pag. VI

ACCAME. — Ai Ministri della difesa e delle finanze. — Per conoscere — premesso:

a) che nel 1975, come si può leggere nel bilancio della S.p.A. Inter International Marine of Italy, la società ha effettuato studi e ricerche sistematiche per la realizzazione di una speciale vetroresina (FRP) amagnetico/antishock; tale attività è stata svolta a seguito di specifico interesse dimostrato dalla M.M.I. per la realizzazione di cacciamine in F.R.P.;

b) che nel quadro di questa attività furono « progettate e realizzate a livello di prototipo da Intermarine » varie strutture « in funzione prioritaria delle qualità richieste specificatamente per la costruzione di un cacciamine. Le prove, oltre ad essere condotte all'interno dell'azienda, sono state eseguite anche presso gli uffici competenti della M.M.I. » (bilancio Intermarine al 31 dicembre 1975);

c) che nel mese di febbraio del 1976 « Intermarine ha ricevuto da parte della M.M.I. la specifica richiesta d'offerta per 10 cacciamine aventi le caratteristiche già studiate » (*ibidem*);

d) che successivamente, nell'aprile 1976, la M.M.I. indisse una ricerca di mercato (notare: una ricerca di mercato effettuata dopo la richiesta di offerta per i 10 cacciamine!) per l'elaborazione d'un progetto completo di cacciamine in F.R.P., assegnando a tutti i concorrenti delle specifiche costruttive peraltro, già note all'Intermarine sin dal 1975;

e) che le specifiche secondo l'Amministrazione della difesa così come ogni

notizia relativa alla costruzione dei cacciamine, rivestono carattere di riservatezza —

se risulti ai Ministri che nel 1975, allorché la M.M.I. iniziò con l'Intermarine la collaborazione per la realizzazione dei cacciamine in F.R.P., il pacchetto azionario era controllato in massima parte dalle seguenti ditte:

« Verkhers Aktiengesellschaft » di Losanna;

« Simonin A.G. » di Zurigo;

« Thesa S.A. » del Lussemburgo;

« Credit Industriel S.A. » di Zurigo;

« Thesaurus Overseas Investments Inc. » di Montreal (Canada).

Tale assetto azionario, per quanto consta all'interrogante, esisteva anche all'epoca della ricerca di mercato.

Per conoscere, inoltre, se i Ministri siano a conoscenza del fatto che ditte italiane che avevano preso parte alla sopra ricordata ricerca di mercato (effettuata, tra l'altro, quando già il *Jane's Fighting Ships* riportava la notizia dell'assegnazione dei 10 cacciamine, previsti dalla legge navale, all'Intermarine — cacciamine che poi furono 4 — abbiano tradotto in un esposto rivolto al Ministro *pro tempore* della difesa le loro proteste per le singolari modalità seguite dall'Amministrazione nel condurre la ricerca stessa. Queste ditte italiane, tradizionali fornitrici della M.M.I., tra loro consorziate per meglio affrontare l'impegno, entrarono in gravi difficoltà a seguito degli sviluppi della vicenda.

Per conoscere, tutto ciò premesso, come sia stato possibile, che una ditta, la quale all'epoca dei fatti era pressoché totalmente straniera, abbia ottenuto tali agevolazioni, a scapito di ditte italiane.

Per conoscere, inoltre, come la marina militare abbia potuto rendere note con oltre un anno d'anticipo ad un cantiere prevalentemente straniero specifiche costruttive riservate. (4-17296)

26 NOVEMBRE 1982

BOLLETTINO N° 588 pag. VII

ACCAME. — *Al Ministro dei lavori pubblici* — Per conoscere — in relazione al progetto di trasformazione d'una campata del ponte della Colombiera, sul fiume Magra al chilometro 5+500 della strada statale 432, e premesso che nella seduta del 27 gennaio 1982, con voto n. 74, il consiglio d'amministrazione dell'ANAS deliberò, su parere conforme dell'Avvocatura di Stato, la revoca della convenzione n. 16554 del 24 dicembre 1976, essendo trascorsi 5 anni senza che il cantiere Intermarine provvedesse ad attuarla —

1) se il Ministro abbia data esecuzione, col perfezionamento del decreto di revoca, alla delibera del consiglio di amministrazione dell'ANAS;

2) se la convenzione sopra richiamata debba ritenersi decaduta;

3) se attualmente l'Intermarine od altri dispongano di autorizzazioni valide per l'apertura del ponte.

Per conoscere, in ogni caso, se siano stati valutati e risolti tutti i problemi connessi alla trasformazione della campata, da quello dell'interruzione delle forniture d'acqua e di altri servizi fondamentali, ai rischi d'un crollo della struttura. Scrive, a questo proposito, il settimanale genovese *Il buongiorno* (n. 44 del 13/19 novembre 1982): «...Esistono dubbi sulla stabilità dell'opera in caso di realizzazione del progetto di taglio ma, come ha affermato l'ingegner Macellaio che nel 1959 predispose i calcoli esecutivi, da un punto di vista strettamente

Tecnico il ponte può essere tagliato, a condizione però che si mettano in opera sulle due spallette le necessarie forze di contropinta per mantenere l'equilibrio statico delle campate che restano in piedi. Il che comporterebbe oneri tali da far considerare conveniente, anche ai costi attuali, la costruzione di un ponte nuovo ».

Risulta, inoltre, che le opere di consolidamento condotte dall'ANAS sulle pile del ponte, rovinato dalle massicce escavazioni di inerti dall'alveo del Magra, non sono state estese a tutte le campate. Il ponte, inoltre, costruito sul finire degli anni '50 dall'amministrazione provinciale della Spezia in difformità dalle previsioni progettuali, attende da anni lavori di potenziamento.

Per conoscere, alla luce di questi fatti:

se rispondano al vero le valutazioni dell'ingegner Macellaio;

se prima di autorizzare una eventuale apertura, l'ANAS abbia previsto la messa in opera delle forze di contropinta sulle spallette;

chi sosterrà gli oneri (che parrebbero ingenti) della realizzazione di queste opere e di quelle necessarie alla sistemazione delle tubazioni idriche, attualmente ancorate al ponte. (4-17639)

14 DICEMBRE 1982

BOLLETTINO N° 596

pag. XIX

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere, in relazione alle procedure per la tutela del segreto in vigore e al contratto per la costruzione di cacciamine tra marina militare e la ditta Intermarine, se era previsto che nelle casseforti della ditta fossero tenuti documenti classificati (R, RR, S, SS). Per conoscere se la persona abilitata alla custodia e trattazione delle pratiche contenute nelle casseforti era il maggiore Gianfranco Fantacci, passato dalla marina militare all'Intermarine.

Per conoscere se presso la ditta venivano custoditi documenti coperti dal segreto militare o che avessero tale carattere di riservatezza secondo i criteri della pubblicazione SMD/U 1 del 1971.

Per conoscere se le specifiche per l'acquisto dei cacciamine redatte nel 1976 (documento dell'aprile 1977, DIS 60735) avevano carattere riservato, mentre le specifiche del 1975 non avevano tale caratteristica. (4-17681)

15 DICEMBRE 1982
BOLLETTINO N° 597 pag. XIV

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere se è vero o meno che la ditta Intermarine ha predisposto uno studio con il quale dimostrava di poter

attuare al trasporto in mare dei cacciamine passando via terra ottemperando in questo modo alle clausole contrattuali.

Per conoscere, in caso contrario, come sia stato possibile che la marina militare abbia firmato il contratto senza avere la sicurezza che anche in caso il ponte non fosse stato aperto i cacciamine avrebbero potuto raggiungere il mare. (4-17725)

16 DICEMBRE 1982
BOLLETTINO N° 598 pag. X

ACCAME e BOATO. — Al *Ministro della difesa*. — Per conoscere — premesso che al 7 gennaio 1983 (a 5 anni dalla firma del contratto con la ditta Intermarine di Sarzana per la fornitura di 4 cacciamine in F.R.P.) neppure una delle unità è stata ancora consegnata — se risponda al vero che la ditta avrebbe chiesto un ulteriore slittamento dei tempi di consegna e quali siano al riguardo gli intendimenti dell'amministrazione militare.

La prima unità — il *Lerici* — doveva essere approntata alle prove entro 1.050 giorni solari dalla data di avvenuta registrazione del contratto (26 giugno 1978) e, dopo altri 150 giorni di prove « nelle acque di Spezia », doveva essere consegnata alla marina militare per l'effettivo servizio. Né l'una né l'altra data sono, però, state rispettate — soprattutto per gravissime carenze strutturali del cantiere, che all'epoca dell'affidamento della commessa ancora non disponeva del bacino di varo, della trincea per la laminazione dei cacciamine, degli stampi, e di altre fondamentali attrezzature — e l'amministrazione militare, anziché reclamare per i ritardi ed esigere il rispetto dell'impegno contrattuale, ha concesso rinvii su rinvii, facendo slittare la consegna del primo cacciamine sino al 15 gennaio 1983. La stessa amministrazione che, nell'aprile 1978, indicando la ricerca di mercato per la progettazione del cacciamine, aveva fissato termini ristrettissimi ai cantieri partecipanti (60 giorni, poi portati a 75, per le proteste dei concorrenti), mostrando con ciò di avere assoluta urgenza di queste navi, ha poi lasciato trascorrere quasi 5 anni senza dar più segno di un qualsiasi interessamento alla questione; il

che potrebbe far pensare addirittura ad un mutamento del quadro strategico, che abbia reso superflue tali unità.

Il primo cacciamine, dopo la lunga serie di ritardi, è infine ultimato o quasi e si trova ormeggiato nei pressi del cantiere che, ciò nonostante, continua a procrastinarne la consegna, nell'evidente tentativo di forzare la mano ad amministratori locali e alla direzione dei lavori pubblici per ottenere i permessi necessari per la apertura del ponte della Colombiera. Vengono, a tal fine, pretestuosamente rifiutate soluzioni alternative, pur valide (assemblaggio a valle delle sovrastrutture allo scafo; trasporto via terra; zavorramento delle unità) e si pretendono ulteriori, inammissibili ritardi.

Per conoscere se il Ministro non ravvisi l'opportunità di por fine a quella che può considerarsi una commedia, richiamando la ditta al rispetto degli impegni contrattuali ed i responsabili dell'amministrazione militare ad un maggior rigore. Quanto sopra in considerazione dei danni di vario genere, che da questa vicenda sono già derivati alla pubblica amministrazione: dagli enormi aumenti dei costi d'acquisizione delle unità, cresciuti dagli iniziali 73 miliardi (iscritti a bilancio di previsione nel 1978) ai 166 miliardi del bilancio di previsione per il 1983, alle difficoltà operative causate alla marina militare, che non può impiegare le unità.

Per conoscere, infine — in considerazione dei maggiori oneri a carico dello Stato che derivano dallo slittamento dei tempi di consegna — se sia stata al proposito consultata la Corte dei conti e, in caso affermativo, quali pareri abbia espresso. (4-18000)

11 GENNAIO 1983

BOLLETTINO N° 604 pag. X

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere quale sia l'effettiva immersione dei cacciamine della classe « Borghi marinari », in costruzione presso il cantiere Intermarine di Sarzana. Al riguardo circolano, infatti, informazioni discordi, che non consentono di pervenire a certe conclusioni. Secondo un opuscolo pubblicitario della ditta costruttrice i cacciamine presenterebbero una immersione di 2,40 metri. La *Rivista marittima* (n. 4 dell'aprile 1982) indica invece una « immersione massima » di 2,50 metri. Così come l'*Almanacco Navale* pagina 221 e il *Jane's* (almanacco inglese). La rivista *Politica Militare* informa invece che l'immersione è di 2,63 metri. Ai 2,50 metri fa pure riferimento il n. 4 (gennaio 1982) di *Defence & Armament*, mentre la stessa Intermarine, in una più recente pubblicazione, indica in 2,63 metri l'immersione dei cacciamine.

Per conoscere, quindi, quale fosse il valore contrattuale fissato e riportato nelle specifiche generali. Per conoscere — ove il valore previsto nelle specifiche fosse quello di 2,40 metri, indicato fino a qualche tempo addietro — come sia stato possibile che tale valore variasse di ben ventitré centimetri.

Quanto sopra in considerazione delle penali, contrattualmente previste per ogni centimetro d'immersione oltre il limite indicato nelle specifiche, e del problema del transito dell'unità, opportunamente zavorrata, sotto le arcate del ponte della Colombiera. Per conoscere, infine, in relazione al fatto che i cacciamine — secondo la ditta costruttrice — non potrebbero essere zavorrati in quanto la sovraimmersione determinerebbe l'allagamento dei locali inferiori, se tali unità siano state ordinate in previsione di un loro utilizzo in missioni operative, nel corso delle quali possono essere colpite da ondate di parecchi metri (ondate che, investendo le sovrastrutture, produrrebbero allora l'affondamento dell'unità, se le argomentazioni del cantiere risultassero esatte).

(4-18145)

13 GENNAIO 1983

BOLLETTINO N° 606 pag. XXIX

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, delle finanze e del tesoro.* — Per conoscere — in relazione alla commessa in corso con la società per azioni Intermarine — se risponda al vero che il pacchetto azionario delle società ha subito, nel tempo, la seguente evoluzione:

1) al 16 giugno 1970 (data di costituzione della « INTER — International Marine of Italy », oggi « Intermarine ») i 10 milioni del capitale sociale risultavano così sottoscritti:

per il 50 per cento dalla società anonima « Verkehrs Aktiengesellschaft » con sede a Losanna, rappresentata da Robert Sutz, cittadino svizzero;

per il 42 per cento della società anonima « Simonin A.G. », con sede a Zurigo, rappresentata da Arthur Weber, cittadino svizzero;

per l'8 per cento dal signor Rocco Canelli;

2) dopo un primo aumento, che portava il capitale sociale a 500 milioni, sottoscritti dagli stessi soci, che già detenevano azioni dell'Intermarine, in parti proporzionali al numero di azioni possedute, si avevano, nel 1971, vari aumenti. Il capitale sociale saliva a 1,5 miliardi, gran parte dei quali veniva versata dalla « S.A. Thesa » del Lussemburgo, con sede in Boulevard Royal 2;

3) successivamente si verificano cessioni di azioni alle società « Credit Industriel S.A. » di Zurigo e « Thesaurus Overseas Investments Inc. » di Montreal Canada;

4) nel 1975 il capitale sociale viene portato a 2 miliardi. Le 500.000 nuove azioni vengono acquistate dalle società, che già risultavano proprietarie di azioni;

5) con l'entrata in vigore della legge n. 689 del 1976 ed il conseguente rientro dei capitali all'estero, l'intero capitale sociale dell'Intermarine risultava ap-

partenere al signor Rocco Canelli. Le azioni, sino allora detenute da « Credit Industriel », « Verkehrs », « Thesa », « Thesaurus », risultano, infatti, del signor Canelli;

6) attualmente il capitale sociale, dopo la cessione di gran parte delle azioni del signor Canelli alle Fiduciarie UNIFIDE e FISPAO, risulta così ripartito:

per il 63,95 per cento alla UNIFIDE — Unione fiduciaria società per azioni di Milano;

per il 33,55 per cento alla FISPAO — Fiduciaria San Paolo società per azioni di Milano;

per il 2 per cento a Rocco Canelli;

per lo 0,5 per cento a Michael Seton Kennedy Trimming di Pretoria (Sud Africa).

Per conoscere, ove le notizie sopra ricordate trovassero conferma, se la M.M.I. — che nel 1975 (come risulta dagli atti ufficiali dell'Intermarine) incaricò la ditta dello studio e della progettazione di unità cacciamine in F.R.P. e nel febbraio 1976 giunse addirittura alla specifica richiesta d'offerta per i 10 cacciamine della legge navale; cacciamine dei quali, nel 1976, già l'Intermarine vantava, sulle pagine dell'almanacco navale « Jean's Fighting Ships », la commessa — fosse al corrente dell'assetto azionario della ditta.

Per conoscere se tale assetto sussiste anche all'epoca della ricerca di mercato, svoltasi nel periodo aprile-giugno 1976; ricerca che vide l'affermazione dell'Intermarine su noti e qualificati cantieri italiani, che hanno riscontrato forti difficoltà dopo quell'episodio. Quanto sopra anche in relazione alla legge promozionale per la marina militare; legge che esplicitamente prevede che le ditte prescelte a trattativa privata debbano possedere specifici requisiti. (4-18149)

13 GENNAIO 1983

BOLLETTINO N° 606 pag. XXXI

ACCAME. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali siano le vigenti norme per il riconoscimento di titoli di studio conseguiti all'estero.

Per conoscere quali titoli di studio conseguiti in Inghilterra abilitino all'esercizio in Italia della professione di ingegnere progettista di unità navali e diano il diritto all'uso del relativo titolo accademico.

Per conoscere, infine, quale sia il corrispettivo italiano del titolo di *Chartered Engineer of the Council of Engnering Institutions.* (4-18173)

17 GENNAIO 1983
BOLLETTINO N° 608 pag. I

ACCAME. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere - in relazione al contratto n. 10982 del 7 gennaio 1978 (registrato il 16 giugno 1978) con la ditta Intermarine di Sarzana - quali mandati di pagamento siano stati sino ad oggi emessi, in quali date, per quali importi.

Per conoscere inoltre se un anticipo pari al 24,8 per cento dell'intero importo contrattuale (da corrispondersi subito dopo la registrazione del contratto) sia stato riscosso dall'Intermarine ed in quale data. (4-18174)

17 GENNAIO 1983
BOLLETTINO N° 608 pag. I

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ACCAME. — Ai Ministri della difesa, del tesoro e del bilancio e programmazione economica. — Per conoscere — in relazione ai costi di acquisizione delle unità dei programmi della legge navale, quali risultano dall'allegato 32 della tabella n. 12 (Stato di previsione del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1983 - Relazione del comitato d'attuazione della legge n. 57 del 22 marzo 1975) - come le

voci « piattaforma », « sistema di combattimento », « munizionamento e prime dotazioni », « revisione prezzi e differenza cambio », possano essere confrontate con quelle che caratterizzano gli impegni di spesa, indicati in tabella 12 nei precedenti esercizi finanziari. Il contratto in data 7 gennaio 1978 con la ditta Intermarine non prevede, ad esempio, « piattaforma » od altra delle voci iscritte quest'anno a bilancio, ma solo le voci « provviste non ricorrenti » (e cioè: « l'insieme del progetto, delle prove in vasca, del modello magnetico, delle apparecchiature magnetiche di dotazione di squadriglia e degli stampi necessari alla realizzazione dell'impresa ») ed « unità » (per « unità » dovrà intendersi, precisa il contratto, « la nave completa del sistema di combattimento ». « Sistema di combattimento » che comprende le « armi, le apparecchiature dei vari sistemi operativi e di tutti gli strumenti e materiali accessori appartenenti a tali servizi. Tali apparecchiature ed armi sono fornite direttamente dalla marina militare »).

Dalle relazioni del comitato d'attuazione della legge navale (allegati n. 32 al bilancio di previsione del Ministero della difesa per gli anni 1978, 1979, 1980, 1981,

1982, 1983) risultano, pertanto, stipulati — per il programma « cacciamine » — i contratti indicati con i numeri: 24, 73, 75, 83, 96, 107, 114, 115, 124, 125, 145, 176, 177, 0020, 0026, 1070, 1071, 1191, 1192, 1193, 1194, 1195, 1224, per un totale di lire 76.832.195.098. L'allegato n. 32 per il 1983 reca, invece:

	MILIONI
« Piattaforma »: ditta Intermarine	67.040
« Sistema di combattimento »: ditte varie	9.316
« Munizionamento »: ditte varie	1.707
« Revisione prezzo »	87.970
Totale costo d'acquisizione	166.033

Risulta, con estrema evidenza, che sul costo d'acquisizione incide per la massima parte la voce « revisione di prezzo ». Caratteristica che, peraltro, si riscontra anche, seppur in misura più limitata, negli altri programmi della legge navale, come illustra la seguente tabella:

	Fregate missilistiche		Aliscafi	Sommergibili	Incrociatore leggero porta elicotteri	Cacciamine	Unità logistica	Unità salvataggio	27 elicotteri
	6 unità	2 unità							
	(in milioni)								
Piattaforma	330.472	169.200	63.922	74.650	127.806	67.040	22.064	25.693	40.033
Sistema di combattimento	227.690	121.612	6.244	19.013	114.195	9.316	266	988	25.129
Munizionamento e prime dotazioni	80.610	24.300	19.971	12.061	18.391	1.707	844	1.108	5.894
Revisione prezzo e differenza cambio	343.415	92.552	81.246	84.472	141.110	87.970	7.094	3.828	18.215
Costo d'acquisizione	982.187	407.664	171.383	190.196	401.502	166.033	30.268	31.617	89.285

19 GENNAIO 1982 ROLLETTINA N° 610 L. VIII SEQUE

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ciò risulta ancor più chiaro quando si consideri l'incidenza percentuale delle varie voci, come emerge dal seguente prospetto:

	Fregate missilistiche		Aliscafi	Sommergibili	Incrociatore leggero porta elicotteri	Cacciamine	Unità logistica	Unità salvataggio	27 elicotteri
	6 unità	2 unità	6 unità	2 unità		4 unità			
Piattaforma	33,65%	41,51%	37,30%	39,25%	31,83%	40,38%	72,90%	81,27%	44,85%
Sistema di combattimento	23,18%	29,83%	3,64%	10,00%	28,44%	5,61%	0,88%	3,12%	28,15%
Munizionamento e prime dotazioni	8,21%	5,96%	11,65%	6,34%	4,58%	1,03%	2,78%	3,50%	6,60%
Revisione prezzo e differenza cambio	34,96%	22,70%	47,41%	44,41%	35,15%	52,98%	3,44%	12,11%	20,40%

L'aumento dei costi d'acquisizione per oneri di revisione prezzo (voce B della tabella sotto riprodotta) rispetto agli impegni di spesa contrattualmente previsti (voce A) per i programmi della legge navale, risulta pertanto (voce C) il seguente:

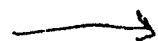
	Fregate	Aliscafi	Sommerg.	Incroc.	Cacciamine	Unità leg.	Unità salvat.	Elicotteri
A	638.772	90.137	105.724	260.386	78.063	23.174	27.789	71.050
B	343.415	81.246	84.472	141.110	87.970	7.094	3.838	18.215
C	53,76%	90,14%	79,89%	54,19%	112,69%	30,61%	13,77%	25,64%

$$[C = \frac{B}{A} \times 100].$$

La voce « revisione di prezzo », notevole per tutti i programmi della legge navale, raggiunge un'incidenza spropositata sui costi d'acquisizione dei cacciamine, più che raddoppiati (aumento percentuale del 112,69 per cento!) rispetto alle previsioni iniziali.

Per conoscere, al fine di valutare le ragioni di una lievitazione dei costi di tale rilevanza che contrasta in modo stridente con l'esiguità delle penali (non revisionabili!) previste per ritardi nella consegna delle unità - se analoghi fenomeni si riscontrino anche nell'attività contrattua-

SEGRE



dell'aeronautica oppure debbano considerarsi caratteristica peculiare della marina.

Per conoscere in particolare:

1) se risponda al vero che la marina malaysiana, la quale ha ordinato all'Intermarine 4 cacciamine dello stesso tipo commesso dalla marina militare italiana, s'è cautelata contro anomale lievitazioni dei costi, sottoscrivendo un contratto che non prevede alcun meccanismo di revisione di prezzo;

2) per quali motivi la marina militare italiana ha, invece, previsto un meccanismo di revisione, che avvantaggia incredibilmente il fornitore;

3) se risponda al vero che il comitato d'attuazione della legge navale, nella seduta del 21 luglio 1981, ha approvato un atto aggiuntivo al contratto con l'Intermarine e che tale atto aggiuntivo modifica - a contratto in corso ed in epoca nella quale la prima unità doveva già essere stata consegnata alla marina militare italiana per le prove - l'articolo 6, che regola, appunto, la clausola della revisione di prezzo.

Per conoscere se la Corte dei conti sia stata consultata in merito all'opportunità di modificare tale clausola contrattuale e se dal fatto possano discendere maggiori oneri per l'amministrazione.

Per conoscere - considerato che nel giugno 1980 fu approvato un altro atto aggiuntivo al contratto del 7 gennaio 1978 (rep. 10892); atto aggiuntivo che comporta un onere di oltre 2 miliardi - in cosa consistono le modifiche apportate (delle quali non si fa alcun cenno nella relazione del comitato d'attuazione) e se siano state approvate dalla Corte dei conti.

(4-18229)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*
— Per conoscere se gli risulti che il Ministro della difesa per l'epoca nel gennaio e marzo 1978 avesse avanzato, in relazione all'acquisizione della commessa dei cacciamine, varie perplessità relative all'indagine di mercato, alle valutazioni della commissione e alle trattative successive con alcuni cantieri e in particolare avesse chiesto precisazioni:

1) sulla trattativa plurima e specificamente sul perché fossero state invitate ditte per le quali in precedenza sussistevano dubbi sulle concrete capacità industriali e perché non venne indetta una trattativa privata singola;

2) sul lievitare dei prezzi nella trattativa con una ditta (prezzi che sono passati in un anno da dieci miliardi e mezzo a sedici) e ciò a fronte di altre offerte di nove miliardi e mezzo;

3) sui termini di consegna che erano stati eccessivamente aumentati senza plausibili giustificazioni rispetto all'offerta originaria;

4) sugli anticipi, lievitati dal 10 per cento del prezzo delle quattro navi nella prima offerta, al 21 per cento nella seconda.

Per conoscere inoltre se un capitano di vascello del Genio navale è stato distaccato per circa dieci mesi presso una ditta per valutare i costi di costruzione del materiale in vetro-resina e, in caso affermativo di chi si tratti.

Per conoscere infine se la ditta Intermarine si è dichiarata pronta alle prove di collaudo per il 21 febbraio 1983 e se a seguito della riunione tenutasi a Roma presso la direzione generale Navalcostarmi l'11 gennaio 1983 la stessa direzione ha formalmente comunicato alla ditta in questione che la data del 15 gennaio 1983 permaneva come termine ultimo per l'approntamento dell'esecuzione delle prove in mare nei modi previsti dal contratto. (4-18476)

ACCAME. — *Al Ministro delle finanze.*
— Per conoscere — in relazione alle dimissioni dal servizio del tenente colonnello Thermes, già comandante della Guardia di finanza di La Spezia, successivamente assunto dalla ditta Intermarine di Sarzana — in quale data sono state presentate e per quale periodo si è trovato in posizione ausiliaria. (4-18636)

9 FEBBRAIO 1983
BOLLETTINO N° 626 pag. XXIV

2 FEBBRAIO 1983
BOLLETTINO N° 620 pag. VIII

CERQUETTI, BARACETTI, CRAVEDI E ZANINI — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

nel corso del 1976, in occasione della ricerca di mercato per la costruzione di dieci cacciamine in vetroresina, Navalcostarmi esperì anche una connessa ricerca per la costruzione di una « fetta di nave » che, dalle specifiche distribuite, risultava essere richiesta « in scala vera » per eseguire esperimenti di scoppio;

la ditta Intermarine, tra le altre partecipanti alla valutazione, presentò nel marzo 1976 una offerta per la fetta di nave con la richiesta di un prezzo di 1.100 milioni, competitivo rispetto alle altre offerte;

nel novembre 1976 la ditta Intermarine (che nel frattempo era stata scelta a trattativa privata come unica contraente della commessa di costruzione dei primi quattro cacciamine) presentò una nuova offerta per la fetta di nave per un importo di 950 milioni (considerato come « prezzo limite » di qualcosa di indeterminato). Questa venne discussa nel comitato per l'attuazione della legge navale nelle sedute del 6 e del 20 novembre 1976 e, illustrata nel merito dall'ammiraglio Dario Paglia, venne fatta approvare con l'indicazione che i 950 milioni erano dovuti per una fetta di nave « in scala due terzi del vero »;

la riduzione di scala introdotta dal capo di Navalcostarmi era tale da determinare, nel passaggio dalle misure lineari a quelle di volume, la riduzione a meno di un terzo del manufatto per il quale era stata esperita la procedura di ricerca di mercato, mentre il prezzo restava pressoché al medesimo livello. In aggiunta, sarebbe poi intervenuta una tempestiva revisione di prezzo di 126 milioni sui 950 già presentati come convenienti e congrui —:

le ragioni delle anomalie indicate in premessa, nell'ottica del Ministro;

se intende procedere, anche al fine della rivalsa per i danni subiti dallo Stato, nei confronti di chi ha sviato il comi-

tato per la legge navale in merito all'identità e al prezzo dell'oggetto della commessa assegnata alla Intermarine e dell'oggetto delle specifiche distribuite per la ricerca di mercato. (5-03828)

Navalcostarmi ha giustamente negato a suo tempo il riconoscimento di causa di forza maggiore a ben 143 giorni di ritardo sui tempi contrattuali, obbliganti la Intermarine per la consegna del primo dei quattro cacciamine assegnati in costruzione a trattativa privata, e ciò perché l'Avvocatura dello Stato aveva affermato nel merito essere responsabilità della ditta non aver provveduto a munirsi in tempo delle licenze edilizie necessarie per costruire le infrastrutture indispensabili alla lavorazione delle navi;

Navalcostarmi ha tuttavia riconosciuto:

a) 164 giorni di proroga per scioperi avvenuti tra il 28 giugno 1978 e il 31 luglio 1980; 123 giorni per scioperi avvenuti tra il 1° agosto 1980 e il 3 aprile 1981; 70 giorni per scioperi avvenuti tra il 1° maggio 1981 e il 28 febbraio 1982; in totale quindi ben 357 giorni complessivi;

b) nel periodo tra la scadenza formale dei termini, spostati per quanto sopra al 23 febbraio 1982, e il mese di settembre 1982 — per inerzia o per tacito consenso dell'amministrazione — sono stati concessi sei o sette mesi di proroga ulteriore di fatto fintanto che, d'accordo con la ditta, è stato stabilito un termine di consegna fissato per il 30 novembre 1982, ulteriormente prorogato al 15 gennaio 1983, motivando il tutto con « cause tecniche » —;

se il Ministro condivide e assume le responsabilità del metodo di calcolo usato per le proroghe di cui al precedente punto a), metodo basato sulla somma del-

l'intermarine, così che un giorno di sciopero nazionale, fatto contemporaneamente da tutte le ditte, varrebbe addirittura 43 giorni di diritto alla proroga dei termini di consegna;

se il Ministro è in grado di giustificare — al di là della eventuale imposizione delle penali — il silenzio prima e i rinvii dopo, ricordati al punto b) e quale sia stato in merito l'interesse perseguito dalla amministrazione, astenutasi fino a quel momento da un esame di merito della causa di ritardo;

se il Ministro intende presentare alla Camera il conteggio della quota di parte di oneri per la revisione dei prezzi maturata dalla Intermarine a causa di due anni di rinvii consentiti nel modo abnorme sopra ricordato, tenuto conto altresì che l'onere di revisione attualmente previsto negli allegati alla tabella 12, porta le previsioni a tre volte quella originaria e ciò in parte per la sottostima del costo del sistema di combattimento, ma soprattutto per la lievitazione *record*, tra tutti i programmi della marina, registrato dal costo di costruzione della piattaforma.

(5-03829)

pag. VIII

N° 627

10/2/83

CERQUETTI, BARACETTI, CRAVEDI E ZANINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

la ditta Intermarine ha percepito fino ad oggi dallo Stato 26.065 milioni di lire (di cui 15.609 per anticipazioni alla firma del contratto, su 64 miliardi complessivi allora fissati);

le anticipazioni e le liquidazioni degli stati d'avanzamento finora maturati coprono il 42 per cento dell'onere di contratto, mentre lo stato d'avanzamento complessivo dell'opera non supera ancora il 25 per cento della intiera intrapresa dopo quattro anni e mezzo di lavori —:

come mai nel contratto l'anticipazione del 20 per cento (maggiore della richiesta del 10 per cento accettata dalla Inter-

marine durante la ricerca di mercato che si conclude con l'assegnazione dei lavori a trattativa privata) non risulta collegata a qualche vincolo che sia influente sui meccanismi di revisione dei prezzi;

quale sia stato, nell'ambito del programma navale e singolarmente per ogni commessa di piattaforme navali, il trattamento di altre ditte, sia in fatto di entità delle anticipazioni sia in fatto di tempestività dei pagamenti degli stati d'avanzamento lavori. (5-03830)

pag. VIII

N° 627

10/2/83

CERQUETTI, BARACETTI, CRAVEDI e ZANINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — constatato che da apposito verbale di una commissione tecnica della Marina Militare risulta che il giorno 15 gennaio 1983 il cacciamine *Lerici* non è risultato pronto alle prove per ragioni tecniche interenti lo stato di allestimento della nave, mentre ivi non risulta alcuna menzione relativa anche allo stato di imprigionamento del mezzo a monte del ponte della Colombiera sul fiume Magra —:

perché il Ministro tollera che rappresentanti della amministrazione militare incaricati di estendere un atto così importante tacciano ancora sulle circostanze che dimostrano la perdurante mancanza della « idoneità specifica » della Intermarine a produrre ed allestire i cacciamine a suo tempo assegnati a trattativa privata;

perché il Ministro acconsenta, in conseguenza di ciò, a considerare tuttora valide:

a) la assegnazione dei lavori a tale ditta, abilitata attraverso un attestato di « idoneità generica » rilasciato nell'anno 1976 durante la ricerca di mercato (ciò era necessario per l'iscrizione all'albo dei fornitori per commesse fino ai fattidici 64 miliardi di lire preventivati per fornitura);

b) la indicazione in tale atto di una capacità produttiva dell'azienda diversa da quella effettivamente esistente

alla data del sopralluogo, ma raggiungibile in tempi successivi con « progetti » di infrastrutture, peraltro realizzate quattro anni dopo il sopralluogo, due anni dopo la firma del contratto e quindi due anni dopo l'incasso decisivo del 20 per cento della anticipazione del prezzo dell'intera fornitura;

se non ritiene quindi che il silenzio odierno sulle cause del ritardo, aggiuntive a quelle inerenti il solo allestimento della nave, sia utile esclusivamente a non mettere in discussione le responsabilità di Navalcostarmi nella assegnazione originaria della commessa, scaricando oggi ogni responsabilità esclusivamente sui ritardi tecnici della ditta. (5-03831)

pag 1X

N° 627

10/2/83

CERQUETTI, BIANCHI, CRIVELLI e ZANINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

nell'autunno del 1976 un apposito comitato di ammiragli giudicò che la « ricerca di mercato » frettolosamente imbastita da Navalcostarmi per l'assegnazione della costruzione di 4 cacciamine dovesse concludersi con un « incarico congiunto » alla ditta Italcantieri, garante tecnico del progetto e dell'allestimento, e alla ditta Intermarine, garante delle sole tecnologie del vetroresina (e che nei due anni precedenti era stata appositamente aiutata, in fatto di studi e prove, con personale e mezzi della marina militare);

qualche tempo dopo la emissione del precedente giudizio l'Intermarine ottenne invece il contratto per sé soltanto (per di più con un aumento del 50 per cento al prezzo della prima offerta) e quindi « vincente » sopra l'offerta congiunta formulata con l'Italcantieri in ragione di un risparmio del 15 per cento, nonostante il peso, ritenuto decisivo, delle garanzie tecniche della ditta principale e che aveva contribuito a fare scartare altri concorrenti —:

perché il sottosegretario Ciccardini, nel rispondere in aula alle interrogazioni in merito, ha omesso di descrivere questa fondamentale circostanza;

se il ministro intende aprire una inchiesta sull'operato del funzionario che, dagli atti del caso, risulta:

a) avere prima assegnato uomini e mezzi della marina ad una ditta di nessuna tradizione;

b) avere poi pilotato verso questa un incarico definito del medesimo ammiraglio degno soltanto di un cantiere capace di costruire sommergibili;

c) avere usato per lo scopo anche un simulacro di ricerca di mercato, provocata dalle reazioni di tre cantieri offerti in consorzio (Picchiotti, Baglietto, Italcraft);

d) avere lo stesso strumentalizzato infine il parere di un comitato di giudici della ricerca allo scopo di assegnare l'intero contratto alla ditta sponsorizzata da sé medesimo e opportunamente riclassificata nell'albo fornitori;

se il Ministro intende chiamare detto funzionario, ed eventualmente altre persone con esso, al risarcimento dei danni provocati agli interessi dello Stato, sia per la onerosità del contratto (che l'ammiraglio in questione rifiutò di rinegoziare nonostante l'invito scritto dell'allora ministro Ruffini, che visò l'atto con esplicite riserve) sia per lo sviamento dell'amministrazione nella scelta del contraente, il quale si è manifestato infine palesemente non idoneo, secondo i vincoli che la trattativa privata deve rispettare per il disposto della legge navale e delle altre norme poste a tutela del pubblico interesse nelle forniture per le forze armate.

(5-03832)

pag. 1X

N° 627

10/2/83

1) da una relazione del 7 febbraio 1983 inviata da NAVALCOSTARMI all'Avvocatura dello Stato e dal contratto con la ditta Intermarine per la costruzione di quattro cacciamine si può ricavare la seguente tabella delle originarie scadenze di presentazione alle prove delle navi e dello stato di avanzamento dei lavori alla data del 15 gennaio 1983 per ciascuno dei mezzi appartenenti alla commessa nazionale: prima nave: 1050 giorni, scadenza 13 maggio 1981, avanzamento 100 per cento; seconda nave: 1890 giorni, scadenza settembre 1983, avanzamento 20,13 per cento; terza nave: 2190 giorni, scadenza luglio 1984, avanzamento 13,65 per cento; quarta nave, 2434 giorni, scadenza marzo 1985, avanzamento 12,95 per cento; dove dunque è evidente che lo stato d'avanzamento globale della commessa si avvicina al 37 per cento;

2) dalla rivista *Difesa Oggi* del gennaio 1983 è possibile leggere la seguente notizia, orgogliosamente ispirata dalla ditta Intermarine, e che dice: « È uscito da alcuni mesi dallo stabilimento ed è ormai prossimo al varo il cacciamine KD *Mahamiru*, prima unità della classe omonima costruita dal cantiere Intermarine di Sarzana per la marina della Malaysia. L'unità, che sarà seguita dalle gemelle KD *Jerai*, KD *Ledang* e KD *Kinabalu* è il secondo cacciamine da 503 tonnellate costruito dal cantiere italiano dopo il 5550 *Lerici* per la marina italiana varato il 3 settembre 1982 con l'allagamento del bacino in cui era contenuto. Come si può vedere dalla fotografia, procedono a pieno ritmo i lavori di allestimento dell'unità che è ormai anch'essa prossima al varo e non appena verrà trasferita a fianco del *Lerici* il suo posto verrà preso dalla seconda unità KD *Jerai* ed all'interno dello stabilimento, che consente la lavorazione contemporanea di tre unità, avrà inizio la laminazione dello scafo del 5551; la seconda unità per la marina italiana »;

3) la cronaca giornalistica sopra riportata è perfettamente coerente con i dati di avanzamento lavori indicati dalla tabella 12 del bilancio statale per il 1983, laddove viene segnata, alla primavera del

1982, una percentuale d'avanzamento del 18 per cento (superiore di poco al 15 per cento indicato per l'anno precedente) e che non può evidentemente essersi raddoppiata nel corso degli ultimi dieci mesi, in una ditta che ha trascorso inoltre tale periodo alla ricerca di differimenti dei termini contrattuali di consegna del primo cacciamine —:

a) abbia indicato come appartenenti alla « intera commessa » nazionale anche navi che sono destinate ad uno Stato straniero;

b) su quali basi sia stato ivi conteggiato lo stato d'avanzamento complessivo riportato *sub 1)*;

c) le ragioni delle discrepanze tra lo stato d'avanzamento *sub 1)* e quello riportato nella tabella 12, poiché il rigonfiamento del dato può indurre l'Avvocatura dello Stato a fornire un parere diverso, rispetto alla rescissione del contratto, proprio in relazione allo stato più o meno avanzato delle opere;

d) il resoconto dettagliato del reale stato d'avanzamento dei lavori per ciascuna nave della commessa nazionale, distinguendo tra piattaforma e sistema di combattimento, tra ordinazioni a subfornitori e montaggio effettivo di parti, in relazione alle previste date di consegna;

e) quali proroghe siano già state richieste dalla ditta, ed eventualmente già concesse, e per quali ragioni, per ognuna delle tre navi rimanenti della commessa;

f) se non ritiene che la priorità evidentemente assegnata alle lavorazioni per conto di uno Stato straniero sia una delle cause di indebito rallentamento delle forniture alla Marina militare italiana;

g) se l'ufficio di sorveglianza tecnica della Marina militare di La Spezia — nonostante la presenza di ex ufficiali della Guardia di finanza e della Marina militare tra i dirigenti della Intermarine — ha mai segnalato a NAVALCOSTARMI rilievi o preoccupazioni circa la situazione di rallentamento sopra descritta e che si aggiunge alle note difficoltà provocate dalla mancanza di idoneità generica e specifica della ditta ed esistente alla data della commessa.

(5-03886)

pag. V

N° 638

7/3/83

GALLI MARIA LUISA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponde al vero che l'ANAS sta preparando una nuova convenzione con la ditta Intermarine di Sarzana relativa all'apertura del ponte della Colombiera sul fiume Magra.

Per conoscere se è al corrente che la legge regionale della Liguria 19 novembre 1982, n. 43, « Istituzione del parco fluviale della Magra », fa preciso divieto nell'articolo 9 di nuove costruzioni (quale quella dell'arcata mobile del ponte e del passaggio sotto il fiume delle condutture idriche) e l'articolo 3 negli scopi della legge non include espressamente scopi industriali come quello legato all'apertura del ponte. (4-19098)

pag. XV III

N° 640

9/3/83

CODRIGNANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se risponde al vero che da parte dell'ANAS, sul fiume Magra in corrispondenza del ponte della Colombiera, verrebbero eseguiti lavori che modificherebbero la struttura del ponte e comporterebbero il traforo del letto del fiume per il passaggio delle condutture idriche. Quanto sopra sarebbe infatti in contrasto con le disposizioni della legge sul parco fluviale della Magra (legge regionale della Liguria 19 novembre 1982, n. 43, « Istituzione del parco fluviale della Magra », articolo 9). (4-19182)

pag. X

N° 642

11/3/83

ANNESSO 3 a)

**MEMORIA SULLA VICENDA INTERMARINE TRASMESSA DAL DEPUTATO ACCAME
ALLA COMMISSIONE**

MEMORIA SULLA VICENDA INTERMARINE

La vicenda Intermarine è stata oggetto di numerose interrogazioni parlamentari. Gli aspetti inquietanti della vicenda possono desumersi da queste interrogazioni. Riassumo in questa memoria alcuni punti che richiedono attenta valutazione.

Ritengo innanzitutto occorra dare risposta almeno a tre quesiti:

- 1) nel periodo antecedente la firma del contratto sono intercorsi tra M.M. ed Intermarine rapporti di collaborazione, che abbiano in qualche modo, ed in giustificatamente privilegiato questo cantiere rispetto ad altri cantieri nazionali, anche di maggiore esperienza e di collaudata capacità?
- 2) all'atto della firma del contratto l'Intermarine si trovava nelle condizioni previste dall'art. 2, I comma, della legge n. 57 del 22 marzo 1975?
- 3) gli enormi ritardi nella consegna del primo cacciamine sono dovuti a cause di forza maggiore oppure sono il naturale frutto di una situazione di inadeguatezza strutturale del cantiere all'epoca del contratto? In tal caso è giusto premiare l'inefficienza con cospicue revisioni di prezzo, che fanno enormemente lievitare i costi nel tempo?

Prima di discutere questi punti, riassumo brevemente quale fosse la consistenza del cantiere Intermarine all'inizio del 1975, allorchè, come si legge nella relazione del Consiglio di amministrazione (allegata al bilancio per l'esercizio 1975) la M.M. iniziò col cantiere quella collaborazione che doveva sfociare nel 1978 nel contratto per la fornitura di quattro cacciamine in F.R.P.: "Durante il 1975 la nostra società - scrive l'amministratore delegato - ha effettuato studi e ricerche sistematiche per la realizzazione di uno speciale F.R.P. amagnetico/antischock; tale attività è stata svolta a seguito di specifico interessamento dimostrato dalla M.M.I. per la realizzazione di cacciamine in F.R.P.".

La "INTER Internationale Marine of Italy" fondata nel 1970, con capitali versati in massima parte dai cittadini svizzeri Arthur Weber e

Robert Sutz; in rappresentanza della "Simonin A.G." di Zurigo e della "Verkehrs Aktiengerellschaft" di Losanna, dedica i primi anni alla costruzione dello stabilimento. Solo nel 1973 si ha "l'avvio, seppur in limitata misura, della operatività aziendale ~~vera~~ e propria" (dalla relazione del Consiglio di amministrazione allegata al bilancio al 31/12/1973). Il cantiere, sorto per costruire imbarcazioni da diporto (la licenza edilizia, rilasciata nel dicembre 1970 dal Comune di Sarzana, reca, infatti, tale indicazione) si dedica alla progettazione di motoscafi, off-shore, ecc., dei quali, però, non pare esista una forte richiesta sul mercato: il bilancio al 31/12/1974, infatti, reca alla voce "ricavi imbarcazioni" solo L. 291.013.100.

Alla ditta, quindi, all'inizio del 1975 non potevano essere accreditate particolari esperienze nel settore delle costruzioni navali d'un qualche rilievo e, in particolare, risultava del tutto sprovvista d'esperienza in costruzioni militari. La stessa motovedetta da 27 metri, destinata al Gabon, da certuni vantata come prova inoppugnabile della capacità del cantiere, nel 1975 non era stata ancora ultimata: "... nell'esercizio 1975 - si legge ancora nel bilancio per quell'esercizio - si è proseguito... all'allestimento della motovedetta da 27 mt., il cui varo è previsto per il luglio 1976".

La scelta della M.M.I., nel 1975, ricadde, quindi, su una ditta che non poteva vantare al suo attivo alcuna costruzione militare di dimensioni almeno lontanamente confrontabili con quelle dei futuri cacciamine e che non aveva la minima esperienza nello specifico settore della guerra di mine.

V'è, inoltre, da rilevare come, in quel periodo, l'Intermarine, fosse controllata quasi totalmente da società straniere (per l'esattezza: la "Verkehrs" di Losanna, la "Simonin" di Zurigo, la "Thesaurus Overseas Investments Inc." di Montreal, il "Crediti Industriel" di Zurigo, la "S.A. Thesa" del Lussemburgo), sicché non solo risulta insostenibile che tale ditta costituisse l'unica possibilità nazionale per dotare la Marina Militare dei cacciamine in vetroresina, ma la scelta dell'Intermarine, privilegiando interessi stranieri, si rileva inopportuna sotto il profilo della tutela del segreto di Stato, che copre tutte le unità militari (come del resto ribadisce pure l'art. 36

"Tutela del segreto di Stato" del contratto per la fornitura dei 4 cacciamine ed ha, anzi, creato seri problemi di sopravvivenza a cantieri italiani, tradizionali fornitori della M.M. per la quale avevano già costruito numerosi unità anche nel settore della guerra di mine (vedi, ad es., i dragamine "Gaggia", "Gelsomine", "Giaggiolo", "Glicine", "Agave", "Alloro", "Edera", "Bambù", "Ebano", "Mango", "Mogano", "Palma", ecc.).

Prescindendo, pure, dal fatto che, all'epoca, ditte straniere già avevano costruito cacciamine in F.R.P. (La Vesper, ad esempio, sin dal 1973 aveva consegnato alla Marina inglese un cacciamine in vetroresina, il "Wilton") pare, perciò, che l'interessamento, della M.M.I. per cacciamine in F.R.P. di produzione nazionale avrebbe dovuto consigliare l'effettuazione della ricerca di mercato sin dal 1975, mettendo tutte le ditte, potenzialmente costruttrici, su un piano di parità. E' accaduto, invece, che la M.M. come sopra ricordato, si sia rivolta direttamente all'Intermarine per la realizzazione di scafi amagnetici/antishock in F.R.P.. Come si legge nel bilancio al 31.12.1975, nel corso dell'anno l'Intermarine, sulla base di specifiche costruttive fornite a questa ditta della M.M.I., aveva tra l'altro, "progettato e realizzato a livello di prototipo.... in funzione prioritaria delle qualità richieste specificatamente per la costruzione di un cacciamine" alcune strutture. "Le prove" di tali strutture "oltre ad essere condotte all'interno dell'azienda, sono state eseguite anche presso gli uffici competenti della M.M.I.". A seguito dell'esito di queste prove, ritenuto dalla M.M.I. "più che soddisfacente" l'Intermarine ricevette, nel febbraio 1976 "da parte della M.M.I. la specifica richiesta d'offerta per 10 cacciamine aventi le caratteristiche già studiate".

Con una procedura assolutamente paradossale (a che scopo indire una ricerca di mercato quando già era stato messo a punto, con esito "più che soddisfacente" il progetto ed era stata persino avanzata la richiesta d'offerta?) nell'aprile del 1976 la M.M.I. indisse, poi, una ricerca di mercato, alla quale furono invitate alcune delle ditte che parevano in grado di costruire le unità.

A parte l'ovvia considerazione che una gara così impostata non poteva che privilegiare l'Intermarine la quale da circa un anno e mezzo stava

lavorando al progetto in stretta collaborazione con la M.M. ed aveva già effettuato esperimenti delle strutture a danno degli altri cantieri, ai quali furono assegnati solo 60 giorni (poi portati a 75, per le rimostranze di alcuni dei concorrenti) per presentare un progetto completo, corredato dalla costruzione d'una fetta di nave in scala 2/3 e della relativa offerta per l'intera fornitura, occorre sottolineare come le modalità d'effettuazione della ricerca abbiano dato adito a rimostranze concretatesi anche in un esposto-denuncia al Ministro "pro-tempore" della difesa.

Come si evince dalle risposte fornite al riguardo, il progetto posto a riferimento nella ricerca di mercato era relativo ad una unità di 330 tonn. di dislocamento, a due motori, della lunghezza di circa 45 metri. A tali indicazioni si attennero gli altri cantieri, ma non l'Intermarine, che vinse la gara sebbene il suo progetto prevedesse (vedi ad esempio "Jane's Fighting Ships" che, nell'edizione 1976-1977 non solo indicava l'Intermarine come la ditta costruttrice dei 10 cacciamine del programma navale italiano) per le unità un dislocamento di oltre 470 tonn., una lunghezza di 50 metri ed un solo motore. V'è inoltre da considerare che non risultava che la M.M.I. abbia sottoposto a prove di scoppio anche "fette di cacciamine" costruite dai concorrenti dell'Intermarine. Dalle relazioni del Comitato d'attuazione della legge navale si apprende solo che nel 1976 la M.M. ordinò al l'Intermarine una fetta di nave, pagandola circa 945 milioni (ai quali si aggiunsero poi altri 126 milioni quale revisione di prezzo). Pare, ancora, che alcune delle offerte degli altri cantieri fossero economicamente più vantaggiose di quelle dell'Intermarine.

Ma, a prescindere da queste, assai peraltro preoccupanti considerazioni, circa la correttezza della prassi seguita nell'intera vicenda dall'amministrazione militare, occorre sottolineare come non rispondesse al vero che l'Intermarine, all'epoca dell'aggiudicazione della commessa, fosse "l'unica a possedere le infrastrutture, le attrezzature e le conoscenze necessarie all'impresa". L'Intermarine, al contrario, oltre a non avere - come sopra ricordato - valide esperienze di costruzione e di allestimento d'unità militari d'un qualche rilievo per la M.M.I. certamente non disponeva nè di fondamentali infrastrutture nè delle attrezzature necessarie per la costruzione

dei cacciamine.

Concludendo, il cantiere all'epoca della firma del contratto, (ed anche molto posteriormente) non aveva i requisiti, previsti dall'articolo 2 della legge navale, in quanto non poteva vantare particolare competenza nel settore, nè disponeva dei mezzi produttivi, necessari per la realizzazione dell'impresa.

Quanto, infine, al requisito dell'assoluta fiducia, pare che questa potrebbe essere meglio risposta che in una ditta dalla chiara origine straniera.

Alle mie osservazioni circa l'inadeguatezza delle strutture del cantiere, il C.S.M. della Marina ed il Sen. Oriana hanno ritenuto di precisare:

- 1) che la ditta Intermarine risulta iscritta all'albo dei fornitori dell'amministrazione (A.F.A.) dal 1972;
- 2) che l'accertamento, compiuto il 15 giugno 1976 dall'apposita Commissione dell'ufficio vigilanza industria privata dell'arsenale della Spezia, avrebbe riscontrato l'idoneità della ditta ed essere iscritta all'Albo per la fornitura di dragamine (non "cacciamine") motovedette ed imbarcazioni in vetroresina. In quell'occasione fu accertato che il cantiere disponeva di: sala disegno, ufficio studi, laboratorio tecnologico, locali per produzioni, magazzini, carri ponte, macchine per lavorare la vetroresina, impregnatore automatico, aspiratrici semoventi, ecc. . Trascuro il proposito gli impianti idrico, elettrico, di distribuzione del metano, ecc. poichè il fatto che il cantiere disponesse di questi elementari servizi non mi pare circostanza tanto insolita, da meritare particolare sottolineature.

Osservo, intanto, l'elenco delle ditte iscritte all'albo dei fornitori per gli ultimi cinque anni non comprende l'Intermarine. Quanto al fatto che la ditta - come è stato sostenuto - risultasse iscritta all'albo sin dal 1872, mi pare che la cosa non abbia particolare significato, se non si precisa a quale classe di potenzialità tecnico-economica l'Intermarine risultasse assegnata nell'A.F.A.. Ricordo, in ogni caso, che l'Intermarine

- nata il 16 giugno 1976 come INTER - International Marine of Italy - nel 1972 non aveva iniziato la produzione come sopra ricordato.

Nel 1972, dunque, l'Intermarine non poteva aver maturato tali esperienze, da consigliarne l'iscrizione all'A.F.A. per realizzazioni di una certa potenzialità, quali i cacciamine, ed il fatto di essere eventualmente iscritta all'albo per forniture di minor impegno non la qualificava automaticamente per forniture maggiori. Ma, a prescindere da queste valutazioni - del resto non vincolanti per l'amministrazione della difesa, che può rivolgersi anche a ditte non iscritte all'A.F.A. purchè queste, ai sensi dell'art. 2 (I comma) della legge navale (L. 22 marzo 1975, n. 57) "abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici e siano di assoluta fiducia" - non si può non ostolineare la estrema superficialità della relazione circa l'accertamento compiuto, nel giugno 1976, dell'ufficio vigilanza industria privata dell'arsenale militare Della Spezia. Stando ad alcune dichiarazioni la Commissione avrebbe accertato che il cantiere disponeva, ad esempio, di "macchine per lavorare vetroresina". Ma si precisa se queste macchine fossero adatte anche per i cacciamine, imbarcazioni da 50 metri, o soltanto per scafi da turismo o per motovedette da 16 metri. Nessuno, infatti, pone in dubbio che l'Intermarine, nata per costruire motoscafi, o, in genere, imbarcazioni da diporto (si veda la licenza edilizia rilasciata il 9.12.1970 dal comune di Sarzana, allegata agli atti della Commissione) disponesse, nel 1976, di macchine idonee alla costruzione di scafi in vetroresina di piccole dimensioni. Non disponeva, invece, di attrezzature come gli stampi per la laminazione di cacciamine e la commissione non poteva, dunque, aver visto questo tipo di attrezzature, peraltro assolutamente necessarie per le costruzioni di questo tipo di unità.

Il bilancio Intermarine per l'esercizio 1979, del resto, recita molto chiaramente, a questo proposito: "Per quanto attiene al contratto stipulato con la marina militare italiana per la progettazione e costruzione di n. 4 cacciamine, nel decorso esercizio sono stati stipulati i contratti relativi alle varie subforniture e sono stati pressochè ultimati tutti gli stampi necessari alla laminazione dei primi cacciamine. E' stato dato corso

alla ristrutturazione aziendale con l'esecuzione del bacino di costruzione, già completato, e con la costruzione e messa a punto dei macchinari necessari alla laminazione. E' stata altresì avviata la riorganizzazine aziendale con la qualificazione delle maestranze destinate alla costruzione dei cacciamine". I macchinari per la laminazione dei cacciamine (come pure gli stampi) non esistevano, dunque, sino al 1979 (per la precisione due anni dopo la firma del contratto). Ancora, si afferma che la ditta, a giugno del 1976, possedeva carri ponte, ma si trascura di precisare se questi carri ponte potevano sollevare navi da 500 tonn. oppure erano destinati a sollevare scafi da poche decine di tonn.n come motoscafi e motovedette.

Su questo punto risponde però la pubblicazione "La Spezia Centro integrato e riparazioni costruzioni navali" (edita il 26.2.1976 dall'Unione Industrie della Spezia, dalla Cassa di Risparmio Della Spezia e della Camerre di Commercio I.A.A. della Spezia). Pubblicazione che, a pag. 135, riporta alla voce "Intermarine S.p.A.", tra le attrezzature del cantiere "2 gru sementi su binari da 50 tonn."; del tutto insufficienti, quindi, a sollevare cacciamine che, a vuoto, hanno un dislocamento di 475 tonn..

Ma più significativo di quel che la commissione ha visto - attrezzature per la produzione di piccoli scafi, non di scafi da 50 metri - è quel che la commissione non ha visto nè poteva vedere, poichè ancor non era stato realizzato il bacino di varo, ad esempio, e la trincea per la lavorazione dei cacciamine. La trincea, scavata nel pavimento del capannone, a 3,5 metri di profondità, percorre, con una larghezza di 12 metri, 160 metri prima d'immettersi nel bacino di varo, dal quale, a lavorazione ultimata, il cacciamine viene immesso nel Magra. Va sottolineato a questo proposito che, originariamente il cantiere non raggiungeva il fiume: fu solo con la costruzione del bacino che ottenne lo sbocco.

Nella trincea vengono sagomati gli scafi e viene laminata la vetroresina; il bacino, da parte sua, costituisce l'unica via di comunicazione col fiume. Senza trincea non si possono costruire le navi; senza il bacino queste, una volta costruite, non possono essere varate e restano imprigionate nel cantiere. Entrambe le opere non esistevano nel 1976 nè nel 1978 e neppure

nel 1979, infatti il comune di Sarzana, cedendo al ricatto occupazionale (si considere, ad esempio, la lettera inviata dall'Intermarine al comune di Sarzana il 13 marzo 1979, ove si legge, tra l'altro, "il mancato rilascio delle concessioni edilizie relative allo scavo della parte interna dello stabilimento entro e non oltre il 25 c.m. ed il conseguente mancato rispetto dei tempi programmati con la M.M.I. per l'esecuzione delle commesse, obbligherà purtroppo l'Intermarine S.p.A. - venendo con il 16.4.79 a mancare la possibilità di rinvio della cassa integrazione - a procedere alla sospensione totale delle maestranze") rilasciò le sospirate licenze edilizie, tra denunce e sospetti d'illeggittimità, tuttora al vaglio della Pretura di Sarzana. Sull'importanza delle opere e sulla assoluta indispensabilità per l'esecuzione della commessa lascio ancora parlare l'Intermarine, che il 7 novembre 1978 (solo due mesi dopo la firma del contratto la ditta si preoccupa di procurarsi le licenze edilizie per realizzare le opere) scrive al comune di Sarzana: "in data odierna è stata inoltre presentata richiesta di concessione per l'effettuazione dello scavo all'interno dello stabilimento e del relativo bacino di varo collegato al fiume Magra. Tali opere condizioneranno l'esecuzione della commessa sotto ogni profilo. Da ciò deriva per la società l'urgenza di ottenere le relative concessioni onde evitare di rendersi inadempienti nei confronti della M.M."

Il 13 marzo 1979 l'Intermarine torna alla carica e, minacciando la "sospensione totale delle maestranze" ricorda al Sindaco di Sarzana: "..... nell'ipotesi che tale autorizzazione venga concessa entro il mese, la laminazione non potrà iniziare prima del settembre 1979, con un ritardo di 5 mesi sulla data precedentemente programmata, in quanto la costruzione della trincea bacino richiederà come minimo circa 4 mesi di lavoro". Un discorso a parte merita la questione del ponte. Costruito sul finire degli anni '50, preesisteva all'Intermarine ed agli altri cantieri, sorti più o meno legittimamente sulle rive del Magra.

La sua luce, di circa 6 metri consente che il transito di navi di modeste dimensioni (oppure di navi costruite solo in parte cioè senza sovrastrutture o con parziali sovrastrutture eventualmente rovinata e/o inclinate).

La ridotta luce del ponte aveva, perciò causato difficoltà per il transito delle navi prodotte nei cantieri del Magra che avevano ripetutamente richiesto, sin dal 1973, la trasformazione di una campata. Per vari motivi l'ANAS aveva sempre negato l'apertura del ponte e nulla, sino all'epoca della ricerca di mercato, lasciava pensare che mai il ponte sarebbe stato aperto.

Oltre a ciò va sottolineato che ancor nel 1980 (si veda la lettera del 16.10.1980) il Provveditorato Regionale OO.PP. per la Liguria ricordava all'Intermarine che "il tratto del fiume Magra dal ponte della Colombiera verso monte non è classificato navigabile e quindi non è idoneo, sia dal punto di vista formale che sotto il profilo tecnico-idraulico, al transito dei natanti in genere e in particolare a quelli che codesta società costruisce nel proprio cantiere posto lungo la sponda del fiume medesimo".

La M.M., che era ben a conoscenza del problema (in quanto, tra l'altro, un tratto di fiume, comprendente il ponte, ricade, ai sensi dell'art. 55 C.N., sotto la giurisdizione della Capitaneria di porto della Spezia) iniziò, quindi, nel 1975 la collaborazione con l'Intermarine, giungendo sino alla richiesta d'offerta per i 10 cacciamine previsti dalla legge navale, senza aver in mano adeguate garanzie che il ponte potesse essere aperto. Lo stesso esito della ricerca di mercato venne a premiare un cantiere che non poteva garantire in

alcun modo il transito dei cacciamine sotto il ponte della Colombiera. Difatti la domanda, rivolta dall'Intermarine all'ANAS per ottenere l'autorizzazione all'apertura del ponte, reca la data del 16 luglio 1976: all'epoca della ricerca di mercato, iniziata nell'aprile 1976, l'Intermarine non s'era neppure preoccupata di affrontare il problema del ponte. E, se è vero che -adottando, ad esempio, una diversa tecnica costruttiva (assemblaggio a valle del ponte dei blocchi preparati nell'Intermarine) oppure ricorrendo allo zavorramento e/o all'inclinazione e alla realizzazione solo formale delle sovrastutture o ricevere il trasporto via terra delle unità finite (tutte le principali ditte di autotrasporti si sono dichiarate disponibili ad effettuare l'operazione)- l'ostacolo del ponte può essere facilmente superato, è altrettanto vero che la Intermarine ha ripetutamente rifiutato di adottare queste tecniche. D'altra parte, secondo lettere dell'amm. Torrisi, allora CSM Marina, non esistevano per l'amministrazione militare soluzioni tecniche che consentano di evitare l'apertura del ponte, pensiero condiviso anche dall'allora direttore di Navalcostarmi, amm. Caporali. Non si comprende, allora, come la M.M. abbia potuto stipulare il contratto con l'Intermarine, considerato che tutt'oggi la ditta non dispone dei permessi necessari alla trasformazione della campata.

Entrando nel merito delle vicende, v'è da sottolineare come il contratto sia stato stipulato fidando solo sulla parola dei dirigenti della Intermarine e su di una convenzione, frettolosamente stipulata nella notte di Natale 1976, tra il cantiere e la direzione compartimentale ANAS. Della stipula della convenzione non furono neppure informati i Comuni interessati, né, ad esempio, la Capitaneria di porto della Spezia, che protestarono presso l'ANAS, diffidando l'azienda dall'autorizzare interventi sul ponte e minacciando persino azioni legali. Né va taciuto che sulle vicende della convenzione è tuttora aperto, presso il Tribunale di Genova, un procedimento giudiziario, che ha pure portato al sequestro, presso la direzione compartimentale ANAS di Genova, di tutta la documentazione relativa alla convenzione. Convenzione della quale, nella seduta del 26 gennaio 1982, il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha deliberato la revoca, su parere conforme dell'Avvocatura di Stato. Il fatto che successivamente il Ministro dei LL.PP. abbia dato incarico alla direzione com-

partimentale di Genova di predisporre una nuova convenzione, che modificando nei punti essenziali la vecchia e richiedendo esplicitamente l'approvazione di tutti quegli Enti che furono trascurati nel 1976, mostra assai chiaramente che la "convenzione di Natale" presentava sul piano giuridico tali lacune da non poter costituire attendibile documentazione sulla capacità della ditta di far transitare i cacciamine sotto il ponte della Colombiera.

Oltre alla questione della legittimità della convenzione -che tra l'altro non fu neppure pubblicizzata nei modi di legge- va pure rilevato come, all'epoca della firma del contratto (7 gennaio 1978) l'Intermarine non solo non disponeva delle concessioni edilizie del comune di Ameglia, necessarie per effettuare i lavori di trasformazione della campata, né dell'autorizzazione della Capitaneria di porto della Spezia, ^(Appendice 1) né di quella del Provveditorato OO.PP. per la Liguria, Enti che ancora nel 1979 dichiaravano di non essere stati neppure consultati al riguardo, ma -come sopra ricordato- nulla lasciava prevedere che questi permessi potessero essere concessi, dal momento che il Comune di Ameglia diffidava dall'intervenire sul ponte, minacciando azioni legali a tutela del bene pubblico, che ricade nella sua giurisdizione; mentre la Capitaneria di porto della Spezia, nel novembre 1978, minacciava l'ANAS, a mezzo telegramma, di azione giudiziaria qualora si fossero iniziati i lavori di trasformazione del ponte.

Mi pare quindi chiaro che l'apertura del ponte non fosse ancora stata autorizzata né nel 1975, allorchè iniziarono i contatti tra M.M. ed Intermarine, né nel 1976, allorchè la M.M. avanzò la richiesta d'offerta, né all'epoca della ricerca di mercato. Solo dopo la ricerca di mercato l'Intermarine affrontò il problema del ponte, peraltro a tutt'oggi non risolto.

La situazione può essere riassunta in questi termini: all'epoca della firma del contratto (ed anche molto posteriormente) l'Intermarine non poteva far fronte all'impegno, dal momento che non disponeva di fondamentali attrezzature. Qualora avesse potuto costruire i cacciamine, non avrebbe comunque potuto portarli al fiume, dal momento che non disponeva di una via di accesso al Magra (il bacino di varo, costruito solo sul finire del 1979, circa 2 anni dopo la firma del contratto), né d'altra parte, aveva carri ponte in grado di

sollevare unità da circa 500 tonn.

Qualora, infine, i cacciamine fossero giunti al fiume, non avrebbero potuto raggiungere il mare, non potendo transitare sotto il ponte della Colombiera, dal momento che la ditta rifiuta la possibilità di un trasferimento via terra delle unità.

La questione del ponte, la mancanza di idonei mezzi produttivi e fondamentali infrastrutture -problemi troppo disinvoltamente sottovalutati all'atto dell'affidamento della commessa- hanno gravato sin dall'inizio sulla esecuzione dell'impresa cacciamine, concorrendo a determinare il grave ritardo sinora maturato. Il primo cacciamine, per esempio, doveva essere presentato alle prove entro 1050 giorni dalla data di registrazione del contratto e consegnato alla M.M. dopo altri 150 giorni di prova. Doveva, cioè, prendere servizio entro ottobre del 1981 ed è ancora in cantiere, con gravi conseguenze sia per le esigenze operative della M.M. sia per le finanze dello Stato, che devono sopportare l'onere di ingenti revisioni di prezzo (88 miliardi circa sono previsti, alla voce "previsioni di prezzo" per i 4 cacciamine), oneri che non vi sarebbero stati, se le unità fossero state consegnate alle scadenze contrattuali. Meraviglia, anzi, a questo proposito che -secondo le dichiarazioni di alcune autorità militari- il ritardo dovuto all'approntamento della trincea e del bacino di varo sia stato penalizzato solo per cinque mesi, quando queste strutture non esistevano ancora oltre un anno e mezzo dopo la firma del contratto e quando è noto che la ditta non si preoccupò neppure di richiedere al comune di Sarzana le concessioni edilizie, necessarie per la realizzazione di tali opere, che undici mesi dopo la firma del contratto stesso, e cioè il 7 novembre 78.

Ne consegue che, in mancanza di tali strutture e di altre fondamentali attrezzature (ad esempio gli stampi) i lavori non hanno seguito i tempi indicati nelle relazioni del comitato d'attuazione della legge navale, sicchè del tutto inattendibili risultano, ad esempio, le indicazioni circa l'avanzamento dei lavori. Così pare del tutto fuorviante l'indicazione di un avanzamento del 1'8% dell'intera impresa al 15 agosto del 1979, quando, tra l'altro, non erano ancora iniziati i lavori per la costruzione della trincea né l'Intermarine aveva ancora ottenuto dall'INMA gli stampi per la laminazione dei cacciamine; stampi che saranno consegnati solo nel dicembre dello stesso anno.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Si è tentato, a questo proposito, di accreditare la tesi secondo la quale l'avanzamento dovrebbe intendersi solo in senso economico e dovrebbe essere riferito al prezzo totale dell'impresa.

Se le cose stessero in questi termini, allora tutte le relazioni del comitato d'attuazione dovrebbero riportare percentuali di avanzamento del tutto diverse, dal momento che, alla firma del contratto, fu versato all'Intermarine un anticipo pari a circa il 25% dell'importo contrattuale (64 miliardi).

La percentuale di avanzamento lavori doveva, in tal caso, essere indicata sin dall'inizio nella misura del 25%. Se invece la percentuale di avanzamento lavori indicata nelle relazioni del comitato di attuazione deve rispecchiare l'effettivo progredire della costruzione (che dovrebbe essere pure verificata da Marinalles), allora tali relazioni forniscono indicazioni non attendibili. Premesso, infatti che l'incidenza delle varie componenti nella costruzione del cacciamine "Lerici" risulta, secondo l'ufficio costruzioni in vetroresina della M.M., la seguente:

- scafo	35,60%
- allestimento	20,10%
- apparato motore	29,10%
- impianto elettrico	14,20%
- armamento guerresco	1,10%

e che la situazione al 30.11.80 risultava, secondo lo stesso ufficio, la seguente:

- scafo	avanzamento del 15,62%
- allestimento	" " 1,00%
- apparato motore	" " 8,11%
- impianto elettrico	" " 3,69%
- armamento guerresco	" " -

T o t a l e	28,42%
-------------	--------

l'avanzamento facendo riferimento all'intera impresa (4 cacciamine), risulta allora del 7,1% al 30.11.1980. Rispetto all'avanzamento dell'8% -avanzamento che si riferisce all'intera impresa- al 15 agosto 1979, si conclude che l'impresa cacciamine tra l'agosto 1979 ed il novembre 1980 è arretrata, anzichè avanza-

re! Il che autorizza forti perplessità sull'attendibilità delle indicazioni fornite al riguardo dal Comitato d'attuazione della legge navale e ripropone la necessità di assicurare al Parlamento una ben diversa qualità di informazione.

Particolare considerazione merita, infine, il problema dell'incidenza delle revisioni di prezzo sui costi d'acquisizione delle varie unità. Revisioni di prezzo, nel caso dei 4 cacciamine, raggiungono -stando alle indicazioni del bilancio di previsione per il 1983- il limite di circa 88 miliardi, a fronte dei circa 78 miliardi che costituiscono la somma dei contratti per "piattaforme" e sistemi di combattimento nonché "munizionamento e prime dotazioni". Si ha, così un aumento percentuale di oltre il 112% per soli oneri stimati di revisione prezzo rispetto agli impegni contrattuali sinora assunti. Il che pare francamente assurdo (tra l'altro aumenti di tale entità non trovano confronto il alcuno dei programmi della legge navale in corso di attuazione) dal momento che, ad oggi, alla Intermarine si sono versati solo 800 milioni circa per revisioni di prezzo (per l'esattezza: 126 milioni per la "fetta di cacciamine" e 689 milioni per le cosiddette "piattaforme"). Quanto alle ingenti revisioni di prezzo, ipotizzate a bilancio per l'impresa, è opportuno rilevare quanto segue:

1) circa il 25% dell'importo contrattualmente previsto fu versato all'atto dell'approvazione del contratto. Non si comprende, quindi, per quale motivo la M.M. dovrebbe pagare revisioni persino sulle anticipazioni date per acquisti di materiale;

2) molti dei contratti di subfornitura -come si evince da dichiarazioni di autorità militari- furono stipulati prima del 1979. Ad esempio gli ordini emessi alle ditte: GMT, BRIF, RIVA CALZONI, GAVAZZI, TOSI, SIGNANI. Per tali ordini, è stato affermato che l'Intermarine effettuò esborsi nel periodo citato. Non si vede, perciò, come si possano invocare revisioni di prezzo per queste forniture;

3) le revisioni di prezzo sono in gran parte dovute ai ritardi (solo parzialmente penalizzati) imputabili a deficienze strutturali della ditta che, attraverso il meccanismo delle revisioni di prezzo (minimamente intaccato dalla esiguità delle penali previste; penali, si badi bene, non revisiona-

bili, ma fisse ai livelli del 1978) raddoppia i costi delle unità, venendo di fatto premiata per l'inefficienza;

4) molti dei contratti si riferiscono a forniture che si esauriscono in un arco di tempo limitato, nel quale è impensabile possano essere instaurati oneri di revisione;

5) ulteriori ritardi sono prevedibili qualora l'Intermarine, dopo la consegna alle M.M.I., del I cacciamine, sospenda la fornitura per dar corso -come lascerebbero intendere notizie di stampa- alla commessa malese, peraltro conseguita molto dopo quella italiana. Anche in questo caso mi pare impossibile che la ditta -anzichè essere richiamata, nell'interesse della pubblica amministrazione al rispetto degli impegni contrattuali- venga premiata con tante revisioni di prezzo.

Sulla vicenda della commessa di 4 cacciamine alla Malesia, non entriamo qui nel merito: la vicenda che ha avuto strascichi giudiziari presso il Tribunale di La Spezia merita una trattazione a parte.

CONCLUSIONI

Tutto ciò premesso, e trascurando numerosissimi altri aspetti della questione peraltro trattati in varie interrogazioni, che per la maggior parte attendono ancora risposta, credo di poter concludere quanto segue:

1) la procedura seguita dall'amministrazione militare nella scelta dell'Intermarine fa sorgere gravi perplessità, in quanto ha privilegiato immotivatamente un cantiere che all'epoca risultava in massima parte straniero, privo di specifiche esperienze nella costruzione di unità per la guerra di mine, privo di fondamentali attrezzature ed infrastrutture non in grado neppure di garantire la consegna delle unità;

2) in particolare rilevanti perplessità derivano dal fatto che la M.M., dopo aver scelto l'Intermarine, senza una preventiva ricerca di mercato che giustificasse tale scelta, abbia collaborato con questo cantiere nel mettere a punto il progetto di cacciamine, giungendo sino ad una specifica richiesta di offerta;

3) meritevole di inchiesta è poi il fatto che la stessa M.M. dopo aver avanzata la richiesta di offerta per i cacciamine, abbia successivamente organizzato una ricerca di mercato che -come si è detto- non poteva che favorire l'Intermarine.

Questi fatti hanno costituito argomento di un esposto da parte di alcuni cantieri al Ministro della difesa pro-tempore esposto di cui solo recentemente si è avuta notizia; mentre le singolari circostanze nelle quali si è stipulata la convenzione Intermarine-ANAS del 24.12.76 sono tuttora al vaglio della Magistratura genovese.

Sussistono perciò, a giudizio dello scrivente, gravi perplessità sui vari aspetti della vicenda (tra l'altro risulta che ufficiali in servizio permanente presso le FF.AA., hanno lasciato il servizio ed attualmente rivestono incarichi di responsabilità presso l'Intermarine. Ad esempio il Tenente Colonnello della Guardia di Finanza Giuliano Thermes ed il Tenente Colonnello del Genio Navale Gianfranco Fantacci, che risulta designato dal contratto come incaricato a riscuotere le rate di pagamento dei cacciamine e, oltre a ciò, è la persona abilitata alla custodia dei documenti classificati), e fondate ragioni per un'inchiesta amministrativa sul "caso Intermarine" in relazione alle modalità di applicazione della legge navale.

On. Falco Accame

ANNESSO 3 b)

COMMENTI PRELIMINARI ALLA RELAZIONE DEL SENATORE ORIANA
SUL CASO INTERMARINE

1. La relazione è chiaramente ispirata ai punti di vista delle organizzazioni imprenditoriali come si può rilevare da una intervista del dott. Federico Oriana al "Lavoro" di Genova.

Nella relazione non viene esclusa la possibilità che nella intelaiatura delle norme che stabiliscono le modalità per gli approvvigionamenti e per le commesse militari, esistano smagliature che diano spazio di manovra sia agli incompetenti sia ai disonesti, in quanto fra le varie necessità il legislatore avrebbe "scelto la soluzione di dispendere la responsabilità fra enti e autorità giungendo ad una normativa spesso farraginosa e la cui conoscenza è appannaggio di pochi".

Ciò comporta spesso il pericolo di incorrere in errori che non sono sempre conseguenza di intenzioni disoneste".

Si riconosce, quindi, che possono essere state adottate, nel caso Intermarine, procedure atipiche e non completamente ortodosse e le si giustifica con la farraginosità e complessità delle norme, dimenticando stranamente di chiedersi cosa sarebbe potuto accadere in presenza di una normativa più permissiva e/o meno farraginosa.

2. Nella relazione si rifugge dal prendere "in esame quelle considerazioni intese a dimostrare la incapacità e la impreparazione di chi ha deciso e progettato" in quanto si ritiene e si dà per scontato "che una équipe di persone, che per lungo tempo si è dedicata ad attività di studio, di ricerca e di progettazione e che ha avuto ed ha il supporto dello scambio di elementi probanti con analoghe organizzazioni delle altre marine della Nato, non meriti verifiche tecniche inadeguate al livello ed alla complessità della loro preparazione e competenza".

Si dimentica che questo è un punto essenziale ed irrinunciabile che l'Amministrazione è chiamata ad accertare per legge, con ogni mezzo, prima di asse-

Senato della Repubblica - Camera dei Deputati	
Commissione d'inchiesta e di studio	
sulle procedure militari	
Dis. n. 25-X-1982
Prot. n. 203
.....

gnare una commessa di così grande complessità tecnica e di così rilevante consistenza economica.

Non è certo di leggerezza, ma di grave negligenza che si deve parlare allorchè si passa ad esaminare con quale disinvoltura sia stata assegnata una così importante commessa. Tra l'altro, non si disponeva della concessione edilizia per l'apertura del ponte della Colombiera, situato su una via statale di grande traffico.

Il non aver tenuto nella giusta considerazione un così serio ostacolo che si frapponeva fra il cantiere ed il mare, sarebbe di per sé motivo di non poche perplessità sul modo in cui la commessa è stata assegnata.

Mi viene rivolta l'accusa di condurre una personale battaglia contro la apertura del suddetto ponte. Si dimentica che vennero raccolte oltre seimila firme apposte in calce al documento che avversava un tale provvedimento; che tutte le associazioni ecologiche, da anni, si battono contro l'apertura del ponte; che i partiti della provincia carrarese si sono all'unanimità pronunciati contro il progetto di trasformazione della campata; che il sindacato FÖLT di si oppone con tenacia al progetto.

Comunque vorrei precisare che molto spesso le battaglie così dette personali affondano le loro motivazioni in principi ideali ed etici, giusti o censurabili, ma sempre rispettabili; viceversa le battaglie di "clan" nascondono spesso motivazioni più discutibili.

Comunque, il fatto che, a quattro anni dalla firma del contratto, ci si trovi a dover discutere senza che nessuna delle unità commissionate abbia ancora preso il mare o sia giunta allo stadio di completamento della costruzione è un elemento incontrovertibile ed una solare dimostrazione di incapacità di onorare l'impegno assunto.

I dubbi sul contratto possono essere rilevati nell'esposto presentato, sin dal 16 febbraio 1978, in un periodo certamente non sospetto, da un consorzio

di cantieri navali liguri, toscali e campani al Ministro della difesa pro-tempore con il quale venivano rappresentate le gravissime omissioni ed agevolazioni compiute dall'Amministrazione in favore della società Intermarine.

Se quanto affermato nell'esposto risponde al vero si scopre che la "ditta era stata interessata dalla Direzione Generale competente oltre un anno prima che venisse formalizzato l'invito alle altre società cantieristiche e che le era stato consentito un lungo periodo di preparazione specifica con l'ausilio di tecnici della Marina Militare. Alla Intermarine fu inoltre consentito -sempre secondo gli esponenti- alcuni mesi prima che la gara fosse indetta, di compiere una specie di prova generale della offerta in gara ufficiosa. Agli altri concorrenti ancora non sono state fornite le indicazioni tecniche maturate con l'ausilio dei tecnici militari e delle quali invece la ditta Intermarine era stata posta a diretta conoscenza con notevole anticipo. Le ditte concorrenti infine erano state fuorviate da indicazioni contenute in specifiche tecniche diverse da quelle della soluzione adottata (basti pensare all'esempio della soluzione "bimotore"richiesta, rispetto a quella "monomotore"adottata, ecc.).

Per giustificare l'aggiudicazione della gara all'Intermarine viene esaltata ed enfatizzata una isolata esperienza della ditta: la vendita di due motocannoni al lontano Gabon.

In proposito mi si consenta di aprire un breve inciso e di ricordare alcune informazioni che mi furono fatte pervenire a suo tempo. Secondo quelle indicazioni, di tale esportazione si sarebbero interessati i servizi segreti statunitensi, con una nota all'Ufficio "S" del SID con la quale si chiedevano informazioni e chiarimenti sulla congruità del prezzo pagato dal paese africano, prezzo ritenuto particolarmente eccessivo. Il SID, che pare avesse concorso non poco ad autorizzare l'esportazione, non ritenne di dover svolgere accertamenti, né di dover informare i dicasteri finanziari competenti, né di dare seguito alla richiesta. Non è escluso, però, che una qualche spiegazione sia stata fornita oralmente in occasio-

ne dei periodici incontri tra i servizi.

3. La costruzione in vetroresina non è una invenzione esclusiva della Intermarine. La stessa Italcraft SpA che ha compilato con gli altri cantieri l'esposto, risulterebbe aver già dato vita a costruzioni in vetroresina; fatto che, probabilmente, avrebbe dovuto essere preso in considerazione.

Del resto cacciamine in vetroresina erano già stati prodotti in Inghilterra dal 1970, allorchè gli azionisti dell'Intermarine, avevano appena costituito la società.

E' quanto meno azzardato sostenere che nella ricerca, attraverso visite ai diversi cantieri, si sia finito di stabilire che la ditta Intermarine fosse l'unica in condizione di poter costruire scafi in vetroresina in almeno 50 metri di lunghezza. E' noto che molte delle infrastrutture ed attrezzature la società le ha costruite dopo la firma del contratto ed il pagamento dell'anticipo da parte della Marina Militare.

E' sempre il sen. Oriana che ci conferma nelle nostre convinzioni: la "trincea" ed il bacino di varo sono stati costruiti dopo il 1978, cioè a commessa acquisita. Viene quindi spontaneo domandarsi come sia stata valutata la suddetta potenzialità considerato che uno degli elementi indispensabili di tale valutazione è rappresentata proprio dalle suddette infrastrutture.

Che la condotta dell'Amministrazione sia stata poco chiara e tecnicamente censurabile mi pare che emerga anche dalla lettura della predetta relazione che a pag. 4 paragrafo 3, quinto e sesto comma, così recita: "Dopo aver acquisito i dati tecnici delle predette prove (di scoppio, sui pannelli forniti dall'Intermarine), la Direzione Generale ha richiesto alla ditta una offerta per la fornitura di dieci acciamine.

Subito dopo però, onde effettuare una conclusiva verifica delle tecniche per le fibre plastiche allora disponibili, la Direzione Generale ha annullato

la predetta richiesta di offerta e sulla base di un progetto di massima del Comitato per i progetti delle navi, delle armi e degli armamenti navali (come di norma), è stata indetta, nell'ambito della legge navale, una indagine di mercato per la costruzione di unità cacciamine.

In altre parole, l'Amministrazione ha di fatto portato avanti il discorso solo con l'Intermarine fino alla formalizzazione del contratto. Solo a quel punto si è resa conto che non avrebbe potuto assegnare la commessa a trattativa privata senza procedere ad una preventiva ricerca di mercato e si è quindi vista costretta ad indire una gara, con tempi ristretti ed informazioni frammentarie ed incomplete alla controparte -una gara assai strana- per legittimare quello che era stato già convenuto e forse sottoscritto con la suddetta Intermarine.

Non si possono dimenticare vari elementi come il fatto che il CSM pro-tempore abbia dichiarato che la Marina avrebbe assegnato all'Intermarine la costruzione di cacciamine in vetroresina; che nell'almanacco navale inglese il Jane's 1977-78 fosse riportata l'immagine dell'unità protipo con indicata la ditta costruttrice; che solo nel giugno 1976 quando i contatti fra l'amministrazione Marina e l'Intermarine, per la costruzione dei cacciamine, erano già in corso (ma ignoti a tutte le altre società) per stessa ammissione della controparte, la Commissione dell'Ufficio vigilanza industria privata di Marinarsen La Spezia procedeva alla visita periodica dello stabilimento eseguendo gli accertamenti di competenza e riscontrando la idoneità della stessa ad essere iscritta all'albo per la fornitura di dragamine, motovedette ed imbarcazioni in vetroresina e che già dal 23.11.1976 l'Intermarine si fosse affrettata a stipulare con l'ANAS la convenzione 16554 del 24.12.1976". Convenzione per la quale anzi, aveva già iniziato a muoversi sin dal 16 luglio 1976, quando, cioè, le risultanze della ricerca di mercato dovevano ancora essere al vaglio dell'amministrazione, scrivendo alla direzione compartimentale di Genova.

Tutti questi avvenimenti dimostrano chiaramente che fra il cantiere e la

Marina, nel 1976 erano già in avanzato stadio gli accordi per la costruzione di unità navali e che la società finalizzava fin da allora ogni sua azione e sviluppo a tale scopo.

Analogo trattamento non verrà usato con altri cantieri che lamenteranno, nel loro esposto, di essere stata fuorviata ed ostacolata dall'Amministrazione in evidente violazione e falsa applicazione dei principi fondamentali che regolano il procedimento di formazione dei contratti dello Stato per la incontrovertibile funzione cui doveva assolvere la ricerca di mercato fatta dall'Amministrazione allo scopo di legittimare accordi già da tempo conclusi se non sottoscritti.

Sostenere che tutto questo sia corretto e legale è assai arduo.

4. Sempre dalla relazione del sen. Oriana apprendiamo che le 330 tonn. di dislocamento, a nave scarica e asciutta, poste da Mariconavarmi a base della ricerca di mercato, sono divenute, fino ad ora, 457, con un aumento circa il 40% del tonnellaggio iniziale.

E' pur vero che una unità navale, quando ultimata, non è quasi mai quella che era stata progettata, ma non è mai accaduto, in nessuna parte del mondo, che impostato un cacciatorpediniere sia stato verato, disinvoltamente, un incrociatore.

E' assolutamente inaccettabile che tutto questo si voglia far passare per usuale, normale amministrazione. Al termine di queste incomplete premesse, mi si consenta di fare due brevi considerazioni:

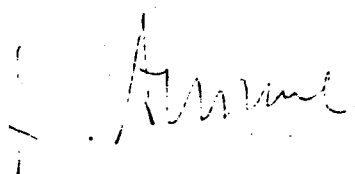
a) nonostante la gravità delle accuse avanzate dal Comitato dei cantieri ligure-toscani compresi nel loro esposto-denuncia del 10 febbraio 1978 non pare si sia dato luogo a una inchiesta amministrativa. E' infatti invalso l'uso di richiedere direttamente ai responsabili elementi chiarificatori accettandoli acriticamente.

b) sia dalla relazione del sen. Oriana, sia dal suddetto esposto-denuncia

emergono le responsabilità di alcuni amministratori nella condotta della gara.

Il sen. Oriana, nella sua relazione, riconosce che esistono nella normativa smagliature che danno spazio di manovra ad incompetenti e disonesti, asserisce che la normativa è spesso farraginosa e a conoscenza di pochi, dice che eventuali errori non sono sempre conseguenza di intenzioni disoneste, ma nelle conclusioni assicura che "nessuna irregolarità formale e sostanziale perseguibile a termini di legge e nessuna scorrettezza amministrativa possa essere oggettivamente ipotizzata" rivelando disallineamenti e contraddizioni non propri del pensiero del relatore, ma delle varie fonti cui il parlamentare si è ispirato e fatto portavoce.

Occorre esaminare quindi punto per punto i vari aspetti della questione, cosa che mi accingo a fare in una successiva esposizione.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Oriana', is written on the right side of the page. The signature is cursive and somewhat stylized.

IL PONTE SUL FIUME MAGRA

Parla Federico Oriana, a voce degli industriali

2 Sabato
31 luglio 1962

Al di là del ponte, c'è una grande fabbrica di cacciamine che non stanno sotto le sue arcate troppo basse ● E allora che fare? Abbatte il rischio di speculazioni edilizie, tagliarlo per renderlo girevole oppure spostare gli impianti industriali altrove? ● Il segretario generale della Federindustria dice: «Attorno a questa vicenda c'è stato un grosso miscuglio di demagogia - Noi siamo convinti che il ponte debba essere fatto perché questa è una necessità obiettiva e insopprimibile e sono certo che in quella zona non ci sarà una industrializzazione selvaggia sognerà, è vero, combattere la speculazione edilizia, ma intanto occorre dare all'Intermarine la possibilità di non perdere commesse a breve scadenza per duecento miliardi»

di WANDA VALLI

Al centro della questione stanno un ponte, il ponte della Colombiera, sul fiume Magra nello Spezzino e una fabbrica, l'Intermarine, specializzata nella costruzione di cacciamine. Il progetto è nato perché la fabbrica è proprio vicina al ponte che, a sua volta, è troppo basso: e così i cacciamine, costruiti in una speculazione di vetroresina ad effetto anfibio non riescono a passare sotto le campate. La soluzione al problema, in teoria, esiste.

Dal momento che i cacciamine sono costruiti in un unico blocco, per evitare qualsiasi campo magnetico (causato da assemblaggi con parti metalliche) che in caso di esplosione di mine andrebbe l'effetto antichoc, se ne deduce — dicono i tecnici dell'Intermarine — che non possiamo far passare le nostre navi pontate.

L'unica alternativa è, pertanto, quella di spaccare il ponte, sostituendo la campata centrale con una sezione girevole che si alzi e si abbassi a cacciamine il passaggio verso il mare.

Ma spezzare il ponte — ribattono ecologisti, politici e uomini di cultura firmatari di una petizione — vuol dire lasciare via libera alla speculazione edilizia o a una selvaggia lottizzazione industriale che rovinerebbe per sempre uno dei pochissimi corsi d'acqua della Liguria ancora non inquinata.

Per cercare di chiarire le cose è intervenuta anche la Regione che ha approvato una legge per salvaguardare queste aree fluviali. Ma nessuno ancora sa se il famoso taglio del ponte della Colombiera si farà o meno.

Mentre i quattro cacciamine commissionati dalla Marina Militare Italiana aspettano di conoscere la loro sorte, proprio in questi giorni esperti e tecnici della Marina Militare degli Stati Uniti sono in visita negli stabilimenti dell'Intermarine per constatare direttamente la validità di questo prodotto italiano che non ha rivali in Europa e nel mondo.

Lo ammettono le stesse industrie concorrenti: «L'Intermarine tecnicamente è avanti a noi di almeno dieci anni», dicono alla Vosper, azienda britannica al secondo posto nella graduatoria mondiale. Il segreto di questo primato sta tutto nel tipo di vetroresina impiegato dall'azienda della Val di Magra che, alle prove Nato, è risultato in grado di reggere in maniera ottimale l'effetto-choc di mine anche atomiche.

«Questo lo sappiamo tutti — ribatte chi teme che con il taglio del ponte, si apra la strada a ben altri progetti — ma fatto sta che le aree intorno potrebbero diventare un'ottima occasione per chi vuole impiantare fabbriche di vario tipo».

— Come rispondono gli industriali, chiamati in causa direttamente?

«Non mi risulta esista questa vocazione industriale verso quella zona — spiega Federico Oriana, segretario generale della Federindustria ligure — se deve esistere una preoccupazione, se mai, è per il timore di speculazioni edilizie più o meno selvagge».

IL LAVORO: Ma la Federindustria, in uno studio sulle aree industriali della Liguria, aveva indicato proprio nella Val di Magra l'unica zona, insieme con quella di Albenga, dove esiste un complesso di aree per una programmazione industriale anche a tempi non lunghi. Avete cambiato idea?

ORIANA: «No, certamente. Lo studio è valido e comprende questa indicazione. Ma, come Federindustria, segnalavamo altre due cose: 1) La carenza di richieste di aree per nuova industrializzazione come conseguenza dell'attuale situazione congiunturale. 2) Il fatto che la zona intorno al ponte non è specificatamente appetibile per chi ha un'azienda. A completare il quadro non va dimenticato che, anche se esistessero richieste quella è tutta una zona che gli strumenti di programmazione del territorio, a cominciare dai piani regolatori, non hanno destinato alle industrie».

IL LAVORO: Quindi non esiste il rischio di una industrializzazione selvaggia dopo il taglio del ponte della Colombiera?

ORIANA: «E' assolutamente impossibile e, comunque, non certo per un ponte».

IL LAVORO: Ma allora, da che cosa nasce tutto questo polverone?

ORIANA: «A mio giudizio su questa vicenda, che dura ormai da tre o quattro anni, c'è stato e c'è un grosso miscuglio di demagogia, disinformazione e basso livello di governabilità».

IL LAVORO: Che cosa intende per demagogia?

ORIANA: «Demagogia equivale all'assenza di una cultura industriale. In conseguenza di ciò,

non si riesce a collocare opportunamente un'industria, qualunque essa sia, nel contesto che la circonda. Intendo dire che se è corretto che una industria vada regolata con precise disposizioni è anche necessario che vengano capite le sue esigenze lavorative».

IL LAVORO: E la disinformazione?

ORIANA: «Per spiegarla, bisogna partire dalla situazione generale italiana. Nel nostro paese, i problemi militari e tecnici sono poco compresi, la gente ne sa poco. C'è chi ne approfitta per sollevare polveroni — il caso del ponte della Colombiera è un esempio — usando immagini che non corrispondono alla realtà, soltanto facendo leva su questo stato di non conoscenza dei problemi che è generalizzato. Comportarsi così equivale a guidare un'auto in stato di ebbrezza mettendo a repentaglio la propria incolumità e quella degli altri».

IL LAVORO: Infine, che cosa intende per «basso livello di governabilità»?

ORIANA: «Alla Spezia tutte le forze politiche, economiche, sociali: dai partiti, alla camera di commercio, agli industriali ai sindacati all'unanimità hanno detto sì all'apertura della campata mobile sul ponte della Colombiera. Dal Pci alla Dc dal Psi ai repubblicani ai liberali».

IL LAVORO: Ma qualcuno poi ha avuto dei ripensamenti. Ha valutato forse meglio i pericoli e sono partite le azioni di protesta.

ORIANA: «Non credo che, in

questo momento, l'unanimità sia frantumata. Semmai il travaglio, lungo e difficile, c'è stato prima di arrivare alla conclusione».

La conclusione è stata, tra l'altro, l'approvazione da parte della Regione della legge a tutela di quelle aree fluviali: approvazione di due giorni fa anche questa votata all'unanimità. In più si sono espressi pubblicamente i sindacati, la federazione provinciale Cgil, Cisl e Uil per sostenere la necessità dell'apertura del ponte che garantirebbe non solo il mantenimento ma lo sviluppo dei livelli occupazionali dell'Intermarine che ora ha in organico quasi 400 persone. Infine, se il taglio venisse realizzato, l'Intermarine ha accettato di aprire il ponte due volte l'anno, di notte e solo per navi che debbono scendere il cor-

so del fiume.

IL LAVORO: L'ipotesi di soluzione di questa vicenda quali garanzie reali offre da parte industriale?

ORIANA: «C'è una legge di tutela, ci sono i precisi impegni dell'Intermarine che, evidentemente, si incarica della costruzione, c'è assoluta impossibilità, ad esempio, per aziende di riparazioni navali ad insediarsi, dal momento che il movimento delle navi sarebbe consentito soltanto in dire-

zione del mare, non per risalire il fiume. Il discorso è diverso per speculazioni turistiche o edilizie, ma la legge serve anche per questo».

IL LAVORO: Allora, secondo il segretario generale della Federindustria, questo ponte si taglia? O no?

ORIANA: «Si farà la campata mobile perché è una necessità obiettiva e insopprimibile. Resterà, comunque, l'amarezza per il tempo che si è perso con il ri-

schio a veder sfumare importanti commesse».

IL LAVORO: L'Intermarine dovrebbe consegnare entro ottobre il primo cacciamine alla Marina Italiana. Ci riuscirà?

ORIANA: «Mi auguro proprio di sì. Di tempo, ripeto, se n'è perso anche troppo. Con l'unico risultato di vedere allontanarsi commesse da 200 miliardi come quella che l'Intermarine sta trattando con la Malaysia e con l'Indonesi».

ANNESSO 3 c)

COMMENTI PRELIMINARI SU ALCUNI DEI PROBLEMI CONNESSI
CON LA COMMessa DI CACCIAMINE

1) Tonnellaggio reale dei cacciamine

Si osserva intanto che il tonnellaggio - dichiarato dalla ditta nelle sue pubblicazioni e riportato negli almanacchi navali - risulta successivamente variato prima ancora che le navi siano pronte, ciò denota gravi insufficienze nella pianificazione iniziale, nella progettazione. Su quali basi si è partiti? Inaccettabilmente incerte? Come può la Corte dei Conti non notare che il progetto iniziale non è stato rispettato? L'ultimo aumento (di circa 40 tonnellate nel dislocamento standard) non potrà non avere conseguenze sulla velocità, sull'immersione, sulle prestazioni dell'unità, in genere. Come del resto gli altri aumenti seguiti alle 330 tonnellate iniziali. Nè si vede come possa, in queste condizioni, essere rispettato l'art. 18 del contratto, che prevede che "tutte le prove di velocità ed autonomia dovranno essere predisposte e condotte in modo che a mezzo prova la nave abbia un dislocamento di prova di 485,55 tonn."

L'aumento del tonnellaggio sarebbe dovuto all'installazione di un sistema di stabilizzazione passiva tipo Flume ed al potenziamento di alcuni servizi e sistemi. Intanto, si rileva che dall'installazione di questi stabilizzatori non si trova alcuna notizia nelle relazioni del comitato d'attuazione. Poi non si ha alcuna indicazione circa questi "servizi e sistemi". Di che si tratta?

Quanto agli stabilizzatori, come sono stati installati, se il cacciamine è stato costruito monoblocco ed ogni apparato deve essere alloggiato in apposite sedi, ricavate nella struttura all'atto della laminazione della vetroresina?

Sono forse stati imbullonati? Sono apparecchiature metalliche?

Le eventuali variazioni di immersione, di consumi, di segnatura magnetica, di velocità come saranno valutate ai fini delle penalità previste dal contratto (1 milione di penale per ogni cm di maggiore immersione oltre il secondo e sino a 6 milioni per un aumento d'immersione oltre i 10 cm, ad esempio, analoghe penali sono previste pure ogni decimo di nodo in meno o per ogni Kg/miglio in più rispetto al consumo convenuto)?

COSTI

Il prospetto dei costi fa riferimento alla suddivisione in "piattaforme" ed in "sistemi di combattimento", recentemente introdotta. Risultano assegnati alle "piattaforme" i contratti:

n. 24 (fetta di cacciamine). Importo:	L.	945.000.000
n. 73 (fornitura 4 cacciamine). Importo:	L.	64.072.057.000
n.145 (atto aggiuntivo?). Importo:	L.	2.023.308.000
	Totale:	L. 67.000.000.000

Risultano assegnati ai "sistemi di combattimento" i contratti:

n. 75 (radar MM/SPN). Importo:	L.	2.537.972.930
n. 96 (sottosistemi TLC). Importo:	L.	1.699.156.168
n.107 (Smin Riva Calzoni). Importo:	L.	3.197.000.000
n.114 (sistemi radionavigaz.). Importo:	L.	196.756.000
n.124 (trasponditori IFF). Importo:	L.	54.105.000
n.125 (interfac. ECG): Importo:	L.	115.448.000
n.176 (Motorola). Importo:	L.	67.273.000
n.177 (Motorola). Importo:	L.	9.960.000
n.0020 (Atto aggiuntivo SMIN). Importo:	L.	1.800.000.000
n.1070 (software). Importo:	L.	141.290.000
n.1071 (revis. prezzi). Importo:	L.	688.989.000

Totale: L. 9,8 miliardi

Totale piattaforme più sistemi di combattimento = 67 + 9,8 = 77 miliardi circa.

La relazione del comitato d'attuazione della legge navale (periodo 31.7.80 - 31.7.81) reca invece (allegato n. 32 allo stato di previsione per l'anno 1982 del Ministero della difesa):

Piattaforme : L. 64.072,4 milioni

Sistemi di
combattimento: L. 77.095,2 milioni

Totale: L. 141.167,6 milioni

Perchè questa differenza? Perchè non figura nell'allegato 3/6? Eppure è stato fatto nel 1981! Perchè l'amm. Paglia, nel 1978, dichiarava (vedasi verbale comitato d'attuazione; seduta del 5 dicembre 1977) che, nel determinare il costo dei cacciamine, occorreva aggiungere ai 64 miliardi del contratto con l'Intermarine (corrispondente, nell'attuale suddivisione, alle piattaforme) "circa otto miliardi" per il sistema di combattimento, soprattutto? L'importo complessivo delle 4 unità, indicato dalla relazione del comitato (pag. 211 dell'allegato n. 46 al bilancio di previsione per il 1979) è, difatti di L. 74.143.337.000 ed i contratti, citati dalle relazioni, ricoprono tutte le prevedibili esigenze di sistemi di combattimento. Come mai, allora, l'importo è quasi raddoppiato?

Perchè l'allegato 3/6 di pag. 41 non riporta il contratto n. 1070, mentre riporta il n. 1071, approvato nella stessa seduta del 21 luglio 1981?

Perchè il n. 1071 è stato riportato nella colonna del 1980?

Perchè a pag. 471 della relazione del comitato d'attuazione (all. 32 per il periodo 31.7.80 - 31.7.81) si legge:

Programma cacciamine: Acquisto n. 3 propulsori ausiliari presso la Riva-Calzoni di Bologna. Importo: L. 1.088,3 milioni. Questi propulsori fanno parte della fornitura dei 4 cacciamine. Per questi motori la Intermarine s'è avvalsa, quale sub-fornitrice della Riva-Calzoni. Perchè ora questa fornitura ricompare nella relazione del comitato?

Non si comprende, infine, che significhi la locuzione: "stabilità nel tempo del costo dei programmi in termini costanti"; necessitano chiarimenti. Forse la Corte dei Conti può contribuire a precisare di che si tratta.

REVISIONI PREZZO

Si prende atto, intanto, che sinora è stata riconosciuta una sola revisione di prezzo, quella approvata il 21 luglio 1981 dal comitato d'attuazione (progetto di contratto n. 1071 Navalcostarmi: revisione prezzo al contratto in data 7 gennaio 1978 per la fornitura delle piattaforme. Ditta Intermarine di Sarzana. Importo L; 688.989.000). Si osserva al proposito che, secondo gli articoli 28 e 29 del contratto, le revisioni prezzo potevano essere effettuate alle rate di pagamento fissate. Per le provviste non ricorrenti erano le seguenti;

- 1.a rata : 60% dell'importo, dopo la firma del contratto;
- 2.a rata : 10% al raggiungimento della percentuale d'avanzamento del 71%;
- 3.a rata: 30% al raggiungimento della percentuale d'avanzamento del 100%.

Analogo meccanismo è previsto per la componente "nave".

Il computo della revisione prezzo sarà effettuato secondo le tabelle A ed A I. Occorre, allora, prendere visione delle tabelle e delle certificazioni del Navalgenarmi locale, che ha stimato la percentuale d'avanzamento.

Occorre, in ogni caso, prendere visione di tutti i documenti necessari (bollettini delle Camere di commercio, dell'Intersind, ecc.) nonché le documentazioni dei ritardi non penalizzati, che dovranno essere messi a disposizione della Commissione d'inchiesta. Occorre, poi, chiarire perchè la rata di circa 700 milioni, riconosciuta come revisione prezzo in data 21 luglio 1981, sia stata dall'allegato 3/6 riferita ad un anno precedente (che rapporto c'è tra questa percentuale d'avanzamento e quella riportata nelle relazioni? 8% ad agosto 1979). e sia presentata come "un anticipo (a proposito, bello lo strafalcione grammaticale: un'anticipo!) di revisioni prezzo di provviste non ricorrenti maturate nel 1980".

Forse per eludere la Corte dei Conti?

AVANZAMENTO LAVORI

a) La risposta che l'avanzamento sarebbe "economico", riferito al prezzo globale dell'impresa (64 miliardi) e pari alla somma degli esborsi effettuati dall'Intermarine per le provviste non ricorrenti (2,2 miliardi) e per i sub-fornitori (G.M.T.; Riva-Calzoni, Signani...) non è, intanto, corretta: $2,2 + 3,6 = 5,8$ miliardi, pari al 9,06 % e non all'8% indicato.

Poi è insostenibile che, ad agosto del 1979, l'Intermarine avesse fatto anticipazioni alla Signani, ad esempio, per l'allestimento dei cacciamine che, all'epoca, non erano ancora entrati in costruzione, per mancanza di strutture. Non credo che la Corte dei Conti possa ritenere valide simili anticipazioni.

Il bilancio Intermarine, del resto, conferma che, durante il 1979, la ditta ancora stava stipulando i contratti relativi alle varie sub-forniture: ad agosto, quindi, alcuni contratti dovevano essere ancora stipulati.

Occorre che la Commissione d'inchiesta possa prendere tempestivamente visione di tutti i contratti di sub-fornitura stipulati.

La valutazione del grado d'avanzamento, poi, non può essere giustificata solo in termini economici, ma viene affidata al controllo di Navalgenarmi e sulla base di tali valutazioni decide la corresponsione delle rate di pagamento contrattualmente previste. Occorre, e qui la Corte dei Conti può fornire un valido aiuto, che venga esperito un confronto con altri progetti della legge navale e venga controllato se la percentuale d'avanzamento indicata dalle relazioni delimitato d'attuazione viene stabilita solo "economicamente" o tiene conto dell'andata svolta.

b) Consistenza delle strutture del cantiere all'epoca.

L'accertamento dell'ufficio V.I.P. è semplicemente risibile e anche su questo potrebbe essere utile sentire il parere della Corte dei Conti. Le attrezzature descritte potevano essere benissimo quelle di una fabbrica di motoscafi o catamarani in vetroresina, non certo quello di un cantiere che doveva costruire, varare e portare al mare navi da 50 metri di lunghezza e da 500 tonnellate di stazza. A p

bizzarra dimenticanza del fatto che esisteva, e in territorio demaniale, il porto della Colombiera (che la commissione V.I.P. non poteva non aver visto) non dice quali carri-ponte esistevano. Erano in grado di sollevare cacciamine da 10 tonnellate? Esistevano carri-varo per mettere in acqua le navi, una volta costruite, in mancanza del bacino, costruito alcuni anni dopo?

Le macchine per lavorare la vetroresina erano idonee alla realizzazione dei cacciamine? Dal bilancio aziendale per l'esercizio 1979, risulta a questo proposito: "... sono stati pressochè ultimati gli stampi necessari alla laminazione dei primi cacciamine. E' stato dato corso alla ristrutturazione aziendale con l'esecuzione del bacino di costruzione, già completato, e del bacino di varo, in fase di ultimazione, e con la messa a punto dei macchinari necessari alla laminazione. E' stata altresì avviata la riorganizzazione aziendale con la qualificazione delle maestranze destinate alla costruzione dei cacciamine". L'ufficio V.I.P. nel corso della sua ispezione, nel 1976, non poteva avere, quindi, trovato tutte queste strutture che, pur necessarie per l'esecuzione della commessa, non esistevano neppure ad oltre un anno di distanza dalla firma del contratto. Come ha potuto, allora, giudicare l'Intermarine idonea? Chi faceva parte di quella commissione dell'ufficio vigilanza industria privata dell'arsenale della Spezia dipendente dal Comandante in Capo del Dipartimento dell'alto Tirreno? Occorre avere i dati sui componenti della commissione e sulle dipendenze giuridiche. All'epoca dell'accertamento della commissione V.I.P. l'Intermarine, inoltre, era ancora in posizione di abusivismo urbanistico e non poteva neppure garantire la permanenza in loco. Solo sotto le pressioni del sindacato, alimentate dalla commessa dei cacciamine, il comune di Sarzana sanò gli abusi e, successivamente, rilasciò, il 29 maggio 1979, le concessioni edilizie per lo scavo del bacino di varo e del bacino di costruzione; concessioni viziate da forti illegittimità, per le quali comune ed azienda furono denunciate alla Pretura di Sarzana. Solo una provvida amnistia ha, di recente, impedito che la magistratura perseguisse questi reati. Come poteva, dunque, l'amministrazione affidare una commessa, per la cui esecuzione erano indispensabili strut-

ture non ancora esistenti e mai realizzabili, nell'ambito della legalità. Che l'Intermarine contasse, comunque, di ottenere in qualche modo le concessioni è già abbastanza scandaloso. Ma che la M.M. abbia avallato questa assurda pretesa, fornendo la principale arma di ricatto nei confronti degli amministratori, è inqualificabile. Occorre anche su questo punto sentire il parere della Corte dei Conti.

L'affermazione non consente di trarre conclusioni, in mancanza della necessaria documentazione. Occorre acquisire: tabelle A e A I, di cui all'art. 29 del contratto; tutti i contratti di sub-fornitura e di cofornitura (completi di tutte le informazioni necessarie sulle varie ditte: numero dei dipendenti adibiti alla sub-fornitura, ecc.); verbali degli organi di vigilanza, verbale suppletivo (di cui a pag. 21 del verbale dell'audizione dell'Ammiraglio Monassi); listini prezzi dei materiali (C.C.I.A.A. di Milano o della Spezia; bollettini Istat; giustificazioni di eventuali ritardi dovuti a cause di "forza maggiore"; non penalizzabili e quindi revisionabili. Giustificazione dell'anticipo revisione prezzo delle provviste non ricorrenti (circa 700 milioni) riconosciuto nel luglio 1981.

Poichè il verbale suppletivo, chiarirebbe che ai fini della revisione prezzo per mano d'opera si deve intendere "tutta la mano d'opera impegnata nell'impresa, quella del cantiere e quella dei sub-fornitori" occorre, inoltre, acquisire da parte della Commissione d'inchiesta tutti i contratti di sub-fornitura, al fine di determinare, per ciascuna ditta, il numero di addetti, il numero di ore lavorative impiegate, ecc.

Occorre poi verificare che tali contratti di sub-fornitura contengano, come prevede l'art. 22 del contratto con l'Intermarine, clausole relative a penalità per ritardi atte ad "assicurare che i macchinari giungano in cantiere in modo che la costruzione e l'allestimento delle navi procedano con ritmo normale".

Quanto al fatto che, ai fini della revisione, i materiali acquisiti debbano intendersi grezzi, che cosa significa? Che l'Intermarine, ad esempio, ha comprato dalla G.M.T. solo l'acciaio, lasciando poi che il cantiere facesse da s

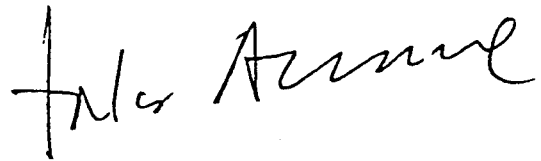
i motori? Oppure ha comprato i motori già pronti?

d) Ritardi per cause di forza maggiore.

Il contratto, come risulta dalle relazioni del comitato d'attuazione, è operante dal 27 giugno 1978; il primo cacciamine doveva essere consegnato entro 1050 giorni solari, ossia entro il 5 maggio 1981. Si ha, quindi, un ritardo di 15 mesi (al 5 agosto 1982) (non oltre 17, come scrive l'ammiraglio Monassi, forse al fine di minimizzare i 9 mesi di ritardo, dovuto a "forza maggiore").

Occorre che la Commissione d'inchiesta venga in possesso di tutta la documentazione sui ritardi "per forza maggiore" riconosciuti all'Intermarine.

Perchè il ritardo, dovuto alla costruzione dei bacini (costruzione iniziata oltre un anno e mezzo dopo la firma del contratto) è stato penalizzato solo per 5 mesi? Anche su questa delicata questione occorre conoscere la valutazione della Corte dei Conti.



ANNESSE 3 d)

COMMENTI PROVVISORI ALLA RELAZIONE FINALE DEL C.S.M. MARINA
CON APPENDICE 1A) Questioni amministrative

1. Idoneità della Ditta
2. Avanzamento lavori
3. I ritardi nella consegna
4. Contratto e convenzione con l'Anas e autorizzazioni previste
5. Modifiche dei cantieri nel corso dell'attività costruttiva
6. Convenzione Anas-Intermarine
7. Bilancio in rosso delle Ditte
8. Nazionalità della Ditta
9. Ricerca di mercato
10. Confronto dei prezzi
11. Conoscenza da parte dei cantieri nel campo di specifico impiego delle navi costruite

B) Questioni tecnico-amministrative

12. Riparabilità
13. Specifiche
14. La fetta nave
15. Prova comparativa pannelli in vetroresina

C) Questioni tecniche

16. Il pericolo dei bulloni tranciati
17. Confronto tra operazioni di dragaggio e cacciamine
18. Zavorramento delle navi
19. Lo studio di fattibilità elaborato dall'Intermarine

D) Questioni formali

20. La registrazione dei dati sull'Almanacco navale inglese "Jane's"
21. Presenza di ufficiali delle Forze Armate nella Ditta
22. Dimissioni dell'Ammiraglio Paglia

E) Questioni procedurali

23. Documentazione
24. Ritardi e inesattezze nelle risposte fornite

A) Questioni Amministrative1. Idoneità della Ditta

Vi è stata una chiara riconferma del fatto fondamentale che la Ditta non era idonea alla costruzione dei cacciamine per i seguenti motivi del resto ammessi dalla stessa Direzione Generale (Navalcostarmi) in risposta ad una richiesta dell'Avvocatura dello Stato e cioè:

1) la Ditta non disponeva dello spazio necessario per mancanza del fossato (trincea);

2) la Ditta non disponeva delle attrezzature di varo (bacino di varo).

Infatti nella citata lettera di Navalcostarmi si legge: "Nel caso del contratto in argomento l'altezza del capannone esistente non consentiva la costruzione dello scafo del cacciamine e si è reso necessario abbassare parte del piano di lavoro, creando una fossa (trincea) all'interno del capannone stesso. Poichè inoltre le dimensioni e il peso del cacciamine non consentono la messa in acqua dell'unità con la gru, la trincea dovrà essere messa in comunicazione con il fiume Magra attraverso un bacino di varo. La necessità delle anzidette opere era cognita all'Amministrazione prima che si addivenisse alla stipulazione del contratto".

Si deve aggiungere che non solo la Ditta all'atto della contratto non disponeva delle sopraddette attrezzature ma non aveva avanzato neppure la richiesta al Sindaco di Sarzana (la richiesta fu inoltrata ben 10 mesi dopo la firma del contratto come ricorda l'Avvoca-

tura dello Stato). Si legge infatti nella lettera dell'Avvocatura dello Stato: "Se ora si considera che la società Intermarine era a conoscenza ben prima del 1978 che le sarebbe stata affidata la fornitura in oggetto che, comunque alla data del 7 gennaio 1978 aveva proceduto alla stipulazione del contratto e che era ancora a conoscenza che il tonnellaggio e le dimensioni delle costruende unità avrebbero imposto la realizzazione sia della c.d. "trincea", innanzitutto, sia di poi del bacino di varo, il ritardo con il quale l'Ente pubblico territoriale ebbe a provvedere alla concessione per le dette opere non sembra possa rientrare né nel concetto di "causa di forza maggiore" né in quello di "evento non imputabile" o comunque al di fuori del controllo della Ditta", una volta che l'istanza per conseguire la detta concessione fu avanzata il 7 novembre 1978, e cioè ben dieci mesi dopo la stipulazione del contratto e certamente dopo un tempo maggiore rispetto a quando la Ditta avrebbe potuto attivarsi per provvedere alla esecuzione di opere assolutamente indispensabili ai fini dell'adempimento della fornitura. In altri termini la Ditta aveva il dovere di realizzare tempestivamente quelle opere che possono ben considerarsi presupposto indeclinabile dell'affidamento della fornitura, e comunque di realizzarle senza poter pretendere che la sua inerzia o quella di terzo possa ricadere, quanto a conseguenze economiche, sull'Amministrazione committente.

Nè vale considerare, per giungere a diversa conclusione, quanto riferito da Marinarsen - La Spezia con il foglio 31 marzo 1980 in ordine all'aver la Ditta eseguito, lavori di progettazione della fossa e del bacino di varo, previ rilievi ed analisi idrogeologiche, al fine di disporre degli elementi tecnici in base a quali richiedere la licenza edilizia al comune di Sarzana, in quanto tali studi e progettazioni avrebbero dovuto essere effettuati ben prima e comunque tempestivamente ai fini del puntuale adempimento della fornitura".

In conclusione all'atto del contratto la Ditta oltre a non disporre di attrezzature essenziali all'inizio dei lavori (che infatti sono iniziati con due anni di ritardo) non aveva neppure avanzato la richiesta di autorizzazione e non poteva quindi avere alcuna sicurezza che questa venisse concessa. Non esistevano quindi i presupposti giuridici per la realizzazione di tali strutture non disponendo all'epoca nè dei permessi del Genio Civile nè delle autorizzazioni della Capitaneria di Porto, in aggiunta delle sopraindicate concessioni edilizie del Comune di Sarzana (queste vennero rilasciate solo nel marzo 1979).

Queste carenze erano certo ben note a Navalcostarmi prima della firma del contratto. Tra l'altro il rilascio delle concessioni edilizie da parte del Comune di Sarzana ha dato ad un procedimento giudiziario presso la Pretura di Sarzana. Pure vale la pena di ricordare che le opere di adeguamento del cantiere erano di grande rilevanza basti pensare che la cosiddetta trincea aveva le dimensioni di circa 200 metri di lunghezza, 10 metri di larghezza, profondità variabile fra i 3,5 e i 5 metri: un vero e proprio rifacimento del cantiere! L'entità dei lavori per la costruzione del bacino di varo è di per sè evidente.

In base alla firma del contratto la Ditta ottenne circa 15 miliardi di anticipo (2 anni prima che i lavori potessero essere iniziati!). Sembra ovvio notare che se alle altre ditte fossero stati concessi i due anni di tempo resisi necessari per l'Intermarine, ben diverso sarebbe stato il quadro di partenza.

Non va dimenticato che l'urgenza della commessa veniva ritenuta tale da non dover concedere che 15 giorni di supplemento di tempo ai cantieri richiedenti nel corso della ricerca di mercato!

2. Avanzamento lavori

Vengono implicitamente ammessi gli errori nella Tabella 12 del bilancio! Finora si era ostinatamente negato che vi fossero irregolarità in tale Tabella!

Gli errori peraltro erano parsi immediatamente evidenti. Non era possibile che nel '78 risultasse a pochi mesi dal contratto un avanzamento del 3% e nel '79 un avanzamento dell'8% computato sulla base di lavori realmente eseguiti come prevedono le procedure delle quali finalmente abbiamo avuto conoscenza attraverso gli "Statini" che nel 1980. Infatti fino a quell'epoca non era stato costruito la trianea e il bacino di varo.

Inoltre era inspiegabile l'avanzamento del 15% all'agosto '80 rimasto uguale al 15 agosto '81 raggiungendo solo il 18% al 15 agosto '82.

Se l'avanzamento viene computato in base alle lavorazioni effettivamente eseguite non può essere contemporaneamente valutato sulle "Ordinazioni" di tali lavorazioni. Altrimenti avremo per le stesse opere due avanzamenti: un primo avanzamento all'atto dell'ordinazione, un secondo avanzamento quando le ordinazioni si sono trasformate in lavorazioni. L'avanzamento e gli statini finalmente lo confermano non può che essere valutato sulle lavorazioni effettivamente eseguite perché se si valutasse sulle ordinazioni potrebbe darsi (se ad esempio la subcommittente fallisse) che l'avanzamento reale non esista!

Per quanto riguarda questo avanzamento lavori ~~era~~^{tipo} è stato definito in vari modi nelle precedenti audizioni. Ma ora se si prende ad esempio in esame il verbale di accertamento di avanzamento lavori n. 10 in data 11.10.1982 si legge: La Commissione si è riunita presso la Sezione staccata di Sarzana in data odierna, per valutare l'avanzamento econo-

mico della componente nave di cui al contratto n. 10482 in data 7.1.80 ed atto aggiuntivo n. 11814 in data 31.7.1980 stipulati con la ditta Intermarine S.p.A. per la progettazione, costruzione e consegna di numero 4 cacciamine - vista la documentazione esistente agli atti relativi agli avanzamenti economici delle quattro unità - dichiara che l'avanzamento globale della fornitura alla ditta all'11.10.1982 è del 28,33 per cento.

La documentazione riportata riguarda esplicitamente materiali effettivamente costruiti e non riguarda "ordinazioni" emesse ai subfornitori.

Sembra perciò assai strana l'affermazione fatta in precedenti sedi secondo cui l'avanzamento dell'8 per cento all'agosto '79, definito anche esso economico, è dato dagli esborsi effettuati dal cantiere per le provviste non ricorrenti (2,2 miliardi) e dagli esborsi che il cantiere era tenuto ad effettuare in relazione agli ordini emessi alle seguenti ditte GMT, BRIF, Riva Calzoni, Signani, Tosi (3,6 miliardi),

prescindere dal fatto che della documentazione fornita circa l'avanzamento lavori non risulta tale situazione.

Quanto allo statino del 5 novembre '80 la percentuale d'avanzamento riportata dalla Tabella 12 il valore del 15 per cento sembra peraltro discutibile.

Infatti dai verbali d'avanzamento risulta che al 31.8.1980 (e quindi due settimane dopo la relazione) il Lerici aveva raggiunto il 7 per cento d'avanzamento anche tenendo conto delle provviste non ricorrenti la cui incidenza all'epoca è valutabile nel 6 per cento circa. Siamo lontani dal dato previsto.

La seconda rata delle provviste non ricorrenti fu corrisposta nel luglio '80 allorché queste raggiunsero il 7 per cento previsto dal contratto dell'importo totale.

Poiché la voce provviste non ricorrenti (come si apprende ora dalla documentazione del C.S.M.) rappresenta l'8,2 per cento dell'intera commessa si ha $7 \times 82 = 6$ per cento (scarso) che sommato al precedente 7 per cento fa circa 13.

Anche la cifra del 3 per cento di avanzamento lavori nel '78 non pare trovare, come si è detto, giustificazione non essendo stato eseguito a quell'epoca nessun lavoro.

3. I ritardi nella consegna

I ritardi tanto rilevanti che si sono registrati e i continui inadempimenti della Ditta che hanno portato la Marina Militare alla rescissione del contratto, sono una riprova dell'inidoneità della Ditta. C'è a questo proposito da chiedersi come l'ufficio di vigilanza di Sarzana non sia intervenuto prima visto che non poteva non accorgersi che i lavori sono stati iniziati due anni dopo il contratto.

C'è da chiedersi come mai nella ricerca di mercato la Marina mise in evidenza una estrema urgenza nella costruzione, tanto da concedere solo 15 giorni di proroga nella ricerca di mercato (tra le proteste delle altre ditte) mentre poi di urgenza di consegna nessuno parla più.

4. Contratto e convenzione con l'Anas e autorizzazioni previste

L'opposizione di vasti strati della popolazione del Magra all'apertura del ponte era ben nota all'opinione pubblica. Furono raccolte 6000 firme all'apertura del ponte della Colombiera (due richieste di apertura erano in passato già state avanzate: una della ANEPLA (Associazione estrattori lapidei) e una dal Consorzio per la navigazione della Val di Magra creatosi per rendere navigabile l'ultimo tratto del Magra.

Del resto la Capitaneria di Porto di La Spezia non solo non dette la sua autorizzazione alla stesura della convenzione Anas (e ciò è da presumersi fosse noto alle autorità militari locali di La Spezia) ma protestò ripetutamente con l'Anas come si evince dal seguente telegramma del 16 novembre '78: "all'Anas Genova e per conoscenza al Provveditorato OO.PP. reparto operativo - Genova Genio Civile opere marittime Genova Comune Ameglia 2/29821 seguito fogli 2/26618 et 2/28887 rispettivamente in data 4.10 e 7.11.1978 alt da notizie stampa odierne questa Capitaneria di Porto apprende con sorpresa avvenuta autorizzazione codesta Azienda Nazionale relativa at trasformazione in ponte girevole attuale ponte della Colombiera SS 432 sul fiume Magra alt notizie at riguardo erano state richieste con fogli di riferiento senza ottenere riscontro appropriato alt pregasi fornire urgenti precisazioni stante competenza questa Capitaneria concedere nulla osta at sensi art. 55 Codice navigazione per costruzioni entro 30 metri da demanio marittimo alt riserva azione giudiziaria caso inizio lavori non autorizzati alt - Compamare".

Il problema del ponte non poteva certo essere ignorato dagli estensori del contratto e le difficoltà erano bene note a tutti (ad esempio quella delle condutture d'acqua e di metano che in caso dovrebbero venir fatte passare a circa 5 metri sotto il letto del fiume con lavori dell'ordine di qualche miliardo e con rischi per la conformazione geologica del terreno).

5. Modifiche dei cantieri nel corso dell'attività costruttiva

E' certamente vero che un cantiere o una fabbrica può ristrutturarsi nel corso della costruzione di un manufatto ad essa commissionato.

Deve però restare ben chiaro che all'atto della aggiudicazione di una commessa si deve accertare l'idoneità della ditta. Qualora ciò non fosse vero si rivoluzionerebbe una fondamentale regola amministrativa.

6. Convenzione Anas-Intermarine

Come risulta dagli atti in possesso di questa Commissione trasmessi dal Tribunale di Genova la vicenda giudiziaria della convenzione (che ha dato luogo all'invio di comunicazioni giudiziarie al capo dell'Anas di Genova Ing. De Bernardis per interesse privato in atto di ufficio insieme all'architetto Trimming, al Sig. Canelli e al Sig. Pastorino della Intermarine), non è ancora conclusa ed è in fase istruttoria.

La concessione edilizia è completamente legata all'esito di questa vicenda giudiziaria.

7. Bilancio in rosso delle ditte

La teoria secondo cui più la situazione ipotecaria di una ditta è grave più deve considerarsi positivamente nel confronto fra ditte sul piano economico, è singolare e non pare accettabile.

8. Nazionalità della Ditta

Dalla relazione del C.S.M. emerge che i primi contatti con la Ditta risalgono al '72 quando la Ditta cioè era appena nata. A quell'epoca il capitale della ditta era praticamente tutto all'estero (Canada, Lussemburgo, Svizzera) e così era ancora fino alla fine del '76 cioè nell'epoca dell'offerta dei 10 cacciamine e della ricerca di mercato. Il progettista dei cacciamine era sud africano. Affermare che la Ditta era italiana è assai discutibile. I contatti con l'Intermarine ebbero luogo solo perché questa ditta aveva dimostrato interesse ma era

praticamente inesistente nel '72 e con nessun precedente di costruzione per la Marina Militare (e in particolare nello specifico campo della cacciamine che si è affermato essere assimilabile per difficoltà a quello dei sommergibili!).

Le altre ditte vengono dipinte come miopi a fronte dell'Intermarine anche se vi erano ditte come CNR di Monfalcone, Baghetto, Picchiotti che già avevano costruiti i cacciamine. C'è da chiedersi se l'interesse dell'Intermarine (cantiere da diporto) che fino al '75 aveva costruito qualche motoscafo da turismo o similari fu un interesse spontaneo oppure stimolato o pilotato in vista della commessa. Infatti nel bilancio dell'Intermarine del '75 si legge: "Durante il 1975 la nostra società ha effettuato studi e ricerche sistematiche per la realizzazione di uno speciale FRP magnetico anti-shock; tale attività è stata svolta a seguito di specifico interesse dimostrato dalla M.M. per la realizzazione dei cacciamine in FRP".

9. Ricerca di mercato

Il fatto che la ricerca di mercato sia stata indetta dopo che già tutte le ditte sul mercato erano state escluse essendo già stata prescelta l'Intermarine (le caratteristiche dettagliate dei cacciamine erano state infatti incluse nel capitolo destinato alla flotta italiana nell'Almanacco Jane's Fighting Ships) lascia molti dubbi su questa ricerca di mercato. Se occorre l'indagine di mercato, non serviva la precedente indagine preliminare. Il fatto poi che la ricerca di mercato trascurava la componente allestimento fa sorgere ulteriori dubbi.

Infatti, mentre altri cantieri come il CNR di Monfalcone e Picchiotti Baghetto avevano esperienza di allestimento di navi da guerra ed anche di dragamine proprio l'Intermarine non aveva alcuna

esperienza né di navi da guerra di oltre 100 tonnellate, né, in particolare, di navi della guerra di mine.

La ricerca di mercato sembra sia servita solo a far aumentare il prezzo e gli anticipi, come ebbe a notare il Ministro della Difesa pro tempore On. Ruffini nei rilievi che mosse a Navalcostarmi.

10. Confronto prezzi

Affermare che questo cacciamine è più economico nel prezzo di quello inglese tipo Brecon è del tutto improprio:

1) perché non si conosce ancora il prezzo del nostro cacciamine (prezzo che è cresciuto vertiginosamente);

2) perché il Brecon è cacciamine-dragamine e non puramente "cacciamine" e ha un tonnellaggio molto maggiore di quelli classe Sapri.

11. Conoscenza da parte dei cantieri nel campo di specifico impiego delle navi costruite

E' certamente vero che un cantiere esegue le direttive impartite dall'autorità militare. Pur tuttavia in passato è valso il criterio secondo cui si è chiesta ai cantieri una particolare conoscenza nel settore (vedi Monfalcone per i sommergibili). I motivi sono fin troppo ovvi. Ad esempio la necessità di una particolare stabilità di piattaforma che è stata avvertita con ritardo e ha richiesto un contratto aggiuntivo poteva essere prevista in anticipo da un cantiere che avesse avuto esperienza nel settore.

B) Questioni Tecnico-Amministrative

12. Riparabilità

I danni possono essere provocati da una mina ed essere di diversa entità (la mina può avere diversi potenziali di esplosivo, essere collocate a diverse distanze o profondità dal cacciamine) così come possono essere provocati da un missile o da un proiettile (ed anche in questo caso possono essere di diversa entità e natura).

Si deve quindi poter parlare di riparabilità in un caso e nell'altro. E la riparabilità, per la struttura "monoscocca", è un problema assai grave (molto più grave che per le navi costruite per parti). Se una parte della nave monoscocca viene gravemente danneggiata, non è possibile restituire la preventiva robustezza affidata appunto alla "monoscocchicità".

13. Specifiche

L'esistenza di tre diverse specifiche non può in alcun modo essere considerato cosa del tutto normale. I cacciamine in vetroresina non sono una novità. Il primo cacciamine in vetroresina era già stato varato in Inghilterra nei primi anni '70. Le apparecchiature sonar di cacciamine sono state impiegate da oltre 20 anni.

Non si può quindi parlare della realizzazione di un mezzo navale sconosciuto fin allora.

E' inaccettabile il fatto che la nave sia cresciuta in tonnellaggio da 330 tonn. a 470 tonn., una crescita tale da farla diventare alla fine una nave completamente diversa. Mai si è registrata un simile cambiamento che dimostra la grande incertezza iniziale.

Ciò ha profondamente alterato la regolarità dell'acquisizione nei confronti di altre ditte. Inoltre sono cambiate profondamente anche le strutture: un motore al posto di due, lunghezza 5 metri in più, ponte resistente più alto che è passato da 4 metri a 7 metri.

14. La fetta nave

Quale vero scopo aveva la fetta nave? Non è affatto chiaro. Lo scopo della fetta nave, costata circa un miliardo (sia pure in scala 2/3 mentre tale prezzo era stato fissato per la fetta in scala reale e ciò con una discutibilissima procedura amministrativa) serviva per una prova generale della costruzione.

Inizialmente prevista in grandezza reale e poi realizzata in scala 2/3 è una specie di piccolo aggeggio che con la nave reale ha ben poco a vedere. Manca poi completamente delle sovrastutture oltre il pontedì castello. Il che dimostra che la premessa di tutto il progetto secondo cui anche le strutture superiori avrebbero dovuto contribuire alla robustezza globale era non vera. A parte ciò:

1) il proporzionamento degli spessori di vetro resina in relazione al cambio scala sembra essere aleatorio;

2) l'effetto "frusta" delle esplosioni di cui tanto si è parlato non poteva in alcun modo essere sperimentato sulla sezione;

3) le prove previste erano già pochissime (17) ma neppure queste vennero eseguite al completo.

15. Prova comparativa pannelli in vetroresina

La prova così come concepita sembra sia stata assai equivoca. Infatti i pannelli erano tutti realizzati con la procedura di co-

struzione dell'Intermarine e non con le tecniche costruttive inglesi, francese o svedese e le unioni tra parti furono realizzate dalla Ditta Intermarine e non dalle ditte produttrici dei pannelli e dei sistemi di collegamento (bulloni, spinotti, perni annegati, etc.) e non poteva quindi riprodurre una situazione di controllo veridica.

Le altre ditte possono giustamente ritenersi danneggiate da questo confronto tra tecniche in cui le prove erano state "simulate" e non effettuate su licenza e con modalità concordate.

Il confronto così impostato appare mistificatorio.

16. Il pericolo dei bulloni tranciati

Nella fetta nave è evidente l'uso di numerosissimi bulloni per l'attacco della "culla" del motore. In teoria quindi il pericolo di fuoriuscita di bulloni che potrebbero colpire il personale in caso di fortissima esplosione esiste anche nel caso dei cacciamine dell'Intermarine.

C'è però da tener presente che nel corso delle operazioni su un campo minato il personale non rimane nei locali sotto coperta. Infatti i macchinari sono condotti con telecomandi a distanza.

17. Confronto tra operazioni di dragaggio e cacciamine

Nelle operazioni di cacciamine occorre prevedere numerosissime corse sul campo per classificare "come mina" un contatto subacqueo. Tanto più difficile sarà riconoscere la natura dell'eco (e ciò dipende dal "contrasto" della mina sul fondo, l'infossamento, alghe, etc.) dalla profondità e grandezza della mina, dalle condizioni del

mare (stabilità di piattaforma) dalle condizioni batitermografiche. Non è affatto vero insomma che numerosi passaggi occorran solo nel dragaggio ad influenza (il numero dipenderà dal numero degli scatti, dal tipo di apparecchiature usate, dall'intensità del campo, dalla "sensibilità", dalle caratteristiche del fondale (profondità, qualità di trasmissione dell'influenza) e da numerosi altri fattori).

Il paragone fatto non è accettabile per le considerazioni sopra esposte.

18. Zavorramento delle navi

Finora sotto il ponte della Colombiera sono passate, previo zavorramento, navi il cui tonnellaggio ha raggiunto anche le 5000 tonnellate. Ora i cacciamine stazzano appena 500 tonnellate e sono considerati navi di eccezionale robustezza (il famoso shock factor!) e perciò non dovrebbero esservi ostacoli al passaggio zavorrato alleggerendo la nave eventualmente dalle sovrastrutture non essenziali sopra il ponte resistente più alto.

19. Lo studio di fattibilità elaborato dall'Intermarine

Lo studio di fattibilità del passaggio via terra elaborato dalla Ditta aveva ovviamente lo scopo di dimostrare che la Ditta era in grado di ottemperare alle specifiche contrattuali anche "nelle more" dell'apertura del ponte. Visto che ora siamo "nelle more" dell'apertura se è vero che l'amministrazione ha una reale urgenza avrebbe già dovuto chiedere alla Ditta di mettere in atto lo studio di fattibilità. Altrimenti le ipotesi sono 2: a) lo studio era una "buffala" e non dimostrava affatto che la Ditta

avrebbe potuto comunque trasferire a mare i cacciamine via terra;
b) la Marina non ha alcun bisogno urgente dei cacciamine ed è disposta ad aspettare quanto vuole la Ditta.

20. La registrazione dei dati sull'Almanacco navale inglese "Jane's"

La registrazione dei dati caratteristici dei cacciamine Inter-marine avvenuta molto prima del contratto è un fatto che non poteva sfuggire alle autorità italiane in quanto, da una parte, il Jane's è un Almanacco di diffusione mondiale (il più autorevole esistente) e dall'altra la registrazione delle caratteristiche è stata fatta nelle pagine relative alla flotta italiana e inserita tra le caratteristiche delle altre navi italiane e quindi tale da fornire a tutti i lettori dell'Almanacco informazioni tendenziose.

Le caratteristiche di dettaglio dei cacciamine riportate nel Jane's non erano affatto indicate nella legge navale né nel capitolato d'onori. Tali caratteristiche risultavano solo dalle specifiche fornite dalla Marina alla Ditta. Il fatto che non vi fu nessuna smentita (la definizione delle caratteristiche è apparsa in edizioni successive del Jane's) lascia aperte varie perplessità sulle predeterminazioni della scelta effettuata già prima del contratto.

21. Presenza di ufficiali delle Forze Armate nella Ditta

Alla interrogazione con cui si chiedeva se il Maggiore Fantacci faceva parte dello staff della Ditta fu risposto in modo negativo. E solo quando si fece rilevare che il nome del Maggiore Fantacci compariva nel contratto si è ammesso il fatto. Ma come Fantacci

si trovavano nella Ditta numerosi ufficiali che anche di recente hanno lasciato compiti militari (anche consimili a quelli svolti nella Ditta). Ciò va visto anche in considerazione del fatto che un ufficiale in ausiliaria non può transitare a una ditta civile. Inoltre il passaggio alla Ditta di ufficiali che svolgevano compiti di controllo lascia assai preoccupati dei rapporti che si possono generare.

Il distacco, cioè la "destinazione" presso la Ditta di un ufficiale (per un periodo di dieci mesi) aventi le massime responsabilità nel settore della vetroresina, può far sorgere il sospetto di rapporti particolari tra amministrazione e ditta.

22. Dimissioni dell'Ammiraglio Paglia

Non può non destare stupore che la direzione del personale non fosse stata messa a conoscenza di un fatto che pure fu registrato con grande evidenza dai maggiori quotidiani nazionali (tra l'altro riportando una serie di considerazioni che avrebbero meritato un approfondito commento).

E) Questioni procedurali23. Documentazione

Mancano tra la documentazione fornita:

- il contratto n. 0020 di Navalcostarmi di cui all'allegato 32 tabella 12 stato di previsione Ministero Difesa anno 1982;
- atto aggiuntivo al contratto n. 11419 in data 14 luglio stipulato col Consorzio Smin di Roma per 1 miliardo 800 milioni;
- il contratto n. 1070 di Navalcostarmi di cui al sopracitato allegato n. 32 Tabella 12 pag. 424;
- fornitura di unità di registrazione magnetica della Ditta Roma per 141 milioni;
- i disegni delle navi nell'ultima versione per verificare le differenze delle specifiche (complete delle tavole delle carene diritte).

24. Ritardi e inesattezze nelle risposte fornite

La mancata risposta a numerosissime interrogazioni, risposte evasive e non esatte hanno reso quasi impossibile il sindacato ispettivo. Se si aggiunge a ciò che le reazioni del Comitato nascondono spesso questioni di rilevanza (ad esempio non vengono precisati i contenuti di atti aggiuntivi come quello che modifica le revisioni prezzo) ci si rende conto che solo attraverso l'opera di questa Commissione si è potuto venire a capo, sia pure con considerevole difficoltà, di una ricostruzione ragionevolmente attendibile dei fatti.

APPENDICE 1. — Osservazioni alla relazione finale del Capo di Stato Maggiore Marina in merito all'esposto delle ditte Baglietto, Picchiotti, Italcraft

Si afferma a proposito della ricerca di mercato che "Ribadito ancora una volta che non era richiesta la presentazione di un progetto, appare oscuro il significato da attribuire ad una collaborazione tecnico-operativa con la Marina Militare ecc."

Il significato è invece chiaro secondo quanto affermato nei bilanci della ditta in cui la ditta ringrazia la ~~medesima~~ ^{Marina} per la sua fattiva collaborazione.

Si afferma ancora a proposito della ricerca di mercato che "lo scopo era quello di individuare il più idoneo contraente per la realizzazione di cacciamine con scafo in FRP".

Ma a questo fine occorreva indire una regolare gara, non una ricerca centrata solo su un unico aspetto ^(la tecnica della Vetroresina) e del tutto fuorviante rispetto al prodotto complessivo.

Si afferma che "è stata l'Intermarine ad interessare la M.M. ecc".

Questo pare contraddetto dai bilanci dell'Intermarine dove si vede che fu la Marina a interessarsi più dell'Intermarine.

La stessa Marina afferma che centrò l'attenzione sul cantiere fin dal '72 quando "non era ancora nato" ^(e quando nacque, nacque solo per imbarcazioni da diporto.)

Si afferma che non si trattò di una "prova generale" ma di "una preliminare richiesta di offerta" rivolta all'Intermarine subito dopo la conclusione positiva del ciclo di prove sperimentali eseguite dallà M.M. — ^(Che con è una "preliminare richiesta di offerta")

Ma questo ciclo di prove verteva su pannelli tutti costruiti dalla Intermarine. Si sostiene ~~che~~ che invece si stava comparando la sua tecnica con quelle inglese francese svedese: cosa del tutto falsa essendo tutti i pannelli costruiti dall'Intermarine!

Si afferma che scopo dell'indagine di mercato era la scelta dello scafo FRP. In sostanza la ricerca di mercato che aveva dato ^(forse) ~~alcune~~ indicazioni per il solo scafo fu utilizzata per la scelta dell'intera nave e le caratteristiche della nave furono poi completamente cambiate: 1 motore al posto di 2, 40% di aumento del tonnellaggio,

cambio del ponte resistente più alto, maggiore lunghezza e larghezza, ecc.

Si afferma "per quanto riguarda invece la potenzialità dell'Intermarine che è stata aumentata ecc.

Anche se all'epoca della ricerca di mercato lo staff era/quasi ^{inesistente} (3 laureati) esistenti nel '75) era pur sempre molto limitato anche dopo.

A prescindere che si salta completamente l'argomento della capacità del cantiere che non consentiva la costruzione e il varò delle navi.

Circa la capacità della ditta vengono richiamati "i risultati sperimentali della fetta nave".

Ma tale fetta nave non esisteva al tempo della ricerca di mercato e ancor meno al tempo dell'offerta di 10 cacciamine! Non poteva essere quindi argomento a sostegno delle capacità della ditta.

Si mette in evidenza " l'assenza completa di interessamento delle altre società" nei riguardi dei programmi di ricerca e sviluppo G.R.P. prima che fosse avviata ufficialmente l'indagine di mercato.

E questo pare logico ~~che se~~ ^{è vero che} la Marina ha fatto intravedere ad un cantiere inesistente nel 1972 la possibilità di acquisire una commessa assolutamente fuori da ogni sua possibilità (nacque come cantiere per navi da diporto) mentre non fece intravedere la stessa possibilità ad altri cantieri, ^{allora} ~~È~~ ben comprensibile che solo il primo dimostrasse gran ^{inter} interessamento.

Quali atti ufficiali (e cioè non dei semplici "pour parler") ha fatto la Marina per interessare gli altri cantieri? Ha detto loro che il suo interesse al G.R.P. era solo generico oppure che era finalizzato alla realizzazione del programma cacciamine?

E' prevedibile che se tutti questi atti ci fossero stati fin dall'inizio, e legalizzati fin dall'inizio con una ricerca di mercato non sarebbe mancato l'interesse degli altri cantieri, interesse che invece si destò quando seppero della collaborazione che ci era stata con l'Intermarine, collaborazione che probabilmente ritennero

pilotata e che aveva portato all'offerta dei 10 cacciamine.

Circa quanto concerne il Jane's edizione 77-78 a proposito dei 10 cacciamine (Mine hunters-sweepers) che ¹¹dovrebbero essere ordinati ¹¹si osserva che:

1) E' vero che il Jane's è una pubblicazione privata ma è anche vero che è di gran lunga il più completo e autorevole almanacco navale e che non poteva sfuggire alla attenzione della Marina, la quale avrebbe perciò dovuto ufficialmente smentire la notizia non essendo stato ancora formalizzato il contratto;

2) le navi con tutte le caratteristiche di dettaglio appaiono nell'elenco delle navi della flotta italiana e quindi come già facenti parti potenzialmente di questa flotta e per di più in numero di 10 (mentre poi il contratto, come è noto, fu di 4).

Si afferma che la Direzione generale era a conoscenza che nessuna trattativa a carattere industriale era intercorsa tra il consorzio e la Vosper ecc.

A prescindere dal fatto che ciò non era determinante e che il tempo concesso non avrebbe certo reso possibile la realizzazione di una tale trattativa c'è da chiedersi quale garanzia di "carattere industriale" poteva fornire l'Intermarine per quanto riguardo l'allestimento, non essendo chiaramente la ditta in grado di attuarlo.

Ma assai ¹¹accortamente ¹¹l'allestimento non venne considerato nella ricerca di mercato e ciò è ovvio, per avvantaggiare l'Intermarine e svantaggiare gli altri cantieri.

Si reclamizzano ancora una volta i "brillanti risultati" della fetta nave:

a prescindere dal fatto che occorrerebbe dimostrare che tali risultati furono brillanti (non furono compiute nemmeno le pochissime esplosioni - solo 17 previste -) la fetta fu realizzata non in grandezza naturale ma a scala 2/3 e per di più la fetta era priva delle strutture superiori (quelle strutture di cui si ^{e detto} ~~che~~ che debbono far parte integrante dello scafo per contribuire alla resistenza di esso)

Bisogna anche ricordare che la fetta nave fu realizzata dopo la ricerca di mercato.

Si afferma che la soluzione di affidare ad altri la realizzazione dell'allestimento è in contrasto con la prassi universalmente seguita ecc.

Per rendersi conto di quanto sia arbitraria questa affermazione basti pensare che le navi ^{realizzate} di superficie, costruite dai cantieri di Riva Trigoso vengono allestite presso i cantieri del Muggiano di La Spezia.

Si afferma che: le tre ditte ricorrenti non ~~hanno~~ ^{avevano} affatto esperienza nel campo dei cacciamine come vorrebbero far credere. Di cacciamine in Italia non ne sono stati costruiti e il confondere l'esperienza dei dragamine con quella dei cacciamine non fa altro che aggiungere un altro elemento negativo, ecc.

Si tratta di un giudizio assolutamente sfrontato che si pensa che l'Intermarine non aveva esperienza non solo di cacciamine ma neppure di dragamine come almeno avevano gli altri (Picchiotti e Baglietto). Non è poi affatto vero che non vi sia affinità tra i due tipi di navi almeno per quanto riguarda lo scafo e molte apparecchiature di moto; ad esempio 10 dragamine classe Agave sono stati trasformati in cacciamine. Ciò vuol dire che lo scafo (con le sue caratteristiche di tonnellaggio, amagnetività, silenziosità, apparato motore, apparato degausing, ecc.) ~~era~~ ^è perfettamente rispondente sia alle operazioni di cacciamine che di dragaggio. L'esperienza nell'allestimento di materiali amagnetici (ora additata come una delle cause degli enormi ritardi) era già ben acquisita in Italia da chi aveva costruito ed allestito dragamine.

Del pari sfrontata è l'affermazione circa la: "confusione operata dalle tre ditte tra l'organizzazione del lavoro cantieristico volto a realizzare unità minori lusorie e l'organizzazione necessaria per costruire e allestire cacciamine in G.R.P., che senza alcun dubbio è un tipo di nave tra le più difficile da costruire ed allestire e paragonabile sotto certi aspetti ad un sommergibile". Qui si arriva al colmo!

Mente le altre ditte che avevano avuto esperienza in navi militari fornite alla

Marina Militare, l'INTERMARINE aveva avuto esperienza zero nella costruzione ed esperienza zero nell'allestimento di navi militari per la Marina Militare italiana: era un cantiere nato proprio per diporto cioè per attività lusorie e ben lo sapeva la Marina Militare.

CREDIBILITA ' delle DITTE

Navalcostarmi afferma che la credibilità delle altre ditte era assai scarsa: ma quale era allora la credibilità dell'Intermarine che non aveva mai costruito un cacciamine o una nave per la M.M. italiana. Del resto i fatti si sono poi preoccupati di dimostrare come stavano veramente le cose. Pur avendo giustificato ben 357 giorni di ritardo per ^{cause di} forza maggiore ve ne sono ben altrettanti non giustificati. L'approntamento dell'unità doveva essere attuato il 4.5.82. Ma solo l'11 settembre 82 la Marina ha ufficialmente richiamato la ditta all'impegno degli obblighi contrattuali.

Il Know how della ditta Vosper

In Europa bene o male la casa madre della vetroresina è la ditta Vosper. Lo stesso ingegnere Trimming proviene dalla ditta Vosper. E' poi chiaro che nei 60 giorni concessi per la ricerca di mercato nessuna ditta poteva raggiungere dettagliati accordi per la cessione delle tecniche costruttive della Vosper.

Relazione tecnica illustrativa delle altre ditte

La relazione elaborata dalle altre ditte per la ricerca di mercato è stata giudicata da Navalcostarmi una accozzaglia. Si dimentica che l'Intermarine non ha detto nulla sull'allestimento cioè su un capitolo importantissimo della commessa, ed ha infatti dovuto ricorrere ad un'altra ditta, la Signani, ditta che ha poi contestato per i ritardi (la Signani era una ditta specializzata preminentemente in arredamento).

In particolare appare assolutamente falso il giudizio espresso a pag. 8 dell'alleg. al foglio 18.1.1983 dove si afferma che: la M.M.I. era in possesso di tutti gli elementi per ritenere l'Intermarine in ~~grado di~~ possesso di organizzazione e infrastrutture tali da consentire la costruzione di cacciamine con adeguamenti di non rilevante entità, che non chiedevano autorizzazioni esterne.

Affidabilità delle ditte

Si afferma che l'elenco delle ditte invitate alla ricerca di mercato erano affidabili (altre più affidabili non esistevano). Inoltre si afferma che all'epoca della ricerca di mercato le ditte indicate potevano offrire alte tecnologie valide per la costruzione.

Se le cose stanno così perchè era stata fatta la richiesta di offerta alla sola Intermarine? In altre parole è chiaro che la ricerca di mercato avrebbe dovuto essere stata effettuata prima e non dopo l'offerta.

Competitività dei costi

Si afferma che nella ricerca di mercato si volevano acquisire elementi di costo competitivi. Ma se le cose fossero state così la ricerca di mercato avrebbe dovuto comprendere una valutazione anche dei costi per allestimento costi che sono molti superiori a quelli dello scafo e che invece sono sfuggiti completamente all'esame comparativo.

Arbitrarietà delle decisioni del Direttore generale

Si afferma che il direttore di Navalcostarmi con propria autonoma decisione non ha adottato la soluzione congiunta Intermarine-Italcantieri.

Una tale decisione sarebbe dovuta essere sottoposta alla commissione che aveva deciso in senso diverso; il cambiamento senza interpellarla appare del tutto arbitrario.

Motocannoniera del Gabon

Si afferma che nella costruzione e nelle prove della motocannoniera per il Gabon erano stati riscontrati favorevoli risultati.

A prescindere dal fatto se la M.M. era in grado di giudicare dei risultati della

motocannoniera del Gabon c'è da chiedersi se questo esempio di costruzione (che risulta tra l'altro avesse raggiunto un costo sbalorditivo) poteva costituire un riferimento comparativo per la costruzione dei cacciamine.

Distacco di un ufficiale della Marina presso la ditta

Si afferma che un Capitano di vascello GN per oltre 10 mesi è stato distaccato appositamente presso l'Intermarine. Si tratta di una procedura del tutto anomala che ha favorito una ditta rispetto alle altre.

Disponibilità di Navalcostarmi all'esame di tecnologie alternativa

Si afferma che Navalcostarmi era pronta ad esaminare qualsiasi altra tecnologia per la vetroresina purchè pari o migliore di quella Intermarine. Non si vede come questo confronto avrebbe dovuto essere eseguito a prescindere dal fatto che l'affermazione non è in alcun modo provata.

Offerta Italcraft

Si accenna a un'offerta del rappresentate dell'Italcraft.

Non si spiega però cosa abbia offerto.

Termini di consegna

Si afferma che la prima nave doveva essere approntata alle prove 50 giorni prima di quanto offerto in ricerca di mercato e che la seconda nave sarebbe stata allestita solamente al termine del periodo di garanzia (12 mesi) dalla prima nave.

Tutto ciò appare semplicemente risibile alla luce di quanto è successo con i quasi 2 anni di ritardo. E' chiaro che le valutazioni sulle capacità della ditta erano del tutto sballate.

Programmi in G.R.P. di iniziativa dell'Intermarine

Si afferma che la ditta Intermarine aveva da tempo avviato a proprie spese e cura

un programma sperimentale di strutture in G.R.P. richiamando su di esso l'attenzione della M.M. che dal canto suo aveva trovato il programma stesso estremamente interessante.

Dai bilanci dell'Intermarine si apprende che le cose stavano diversamente e che la M.M. ha riversato verso questa ditta, che non aveva alcuna esperienza di costruzione di cacciamine, tutta la sua attenzione. Tra l'altro vale la pena di ricordare che la fetta nave servì in realtà soprattutto come un primo studio campione per farsi l'esperienza nella costruzione della vetroresina di grosso spessore e inoltre all'epoca della ricerca di mercato questa fetta nave (costata alla Marina la enorme cifra di 1 miliardo e 700 milioni) non era stata ancora realizzata.

Qualifiche comparative delle varie ditte

Si afferma che Navalcostarmi nel momento in cui aveva deciso di dar corso alla costruzione di 10 cacciamine era a conoscenza che la tecnologia più avanzata esistente nello specifico settore era quella studiata dall'Intermarine (si badi bene: studiata ma non realizzata) e invitava a trattativa privata singola la ditta.

Ora i casi sono due: se Navalcostarmi era sicura che l'Intermarine era la sola ditta capace di realizzare quanto voluto, non c'era bisogno di interpellare le altre.

Se viceversa interpellava le altre voleva dire che esistevano elementi per un confronto. Sarebbe stato allora necessario indire una gara vera e propria con la formulazione di offerte complete ed esauriente tali che potessero essere valutati tutti gli elementi (capacità del cantiere ad iniziare immediatamente i lavori di costruzione, capacità nell'allestimento, costruzioni precedentemente eseguite, ecc.)

Capacità globale di costruzione delle ditte

Si afferma che le tre ditte Pichiotti-Baglietto-Italcraft erano state interpellate separatamente per la costruzione di dieci cacciamine e che ognuna di esse si dichiarò disposta a costruirne solo tre, ecc.

C'è veramente da rimanere sbalorditi se si pensa che le tre ditte vennero scartate perchè affermavano di essere capaci di costruirne solo tre per una (e quindi nove e non dieci complessivamente) mentre l'Intermarine non era idonea a costruirne neppure uno perchè il cantiere era troppo basso e perchè non disponeva di bacino di varo!

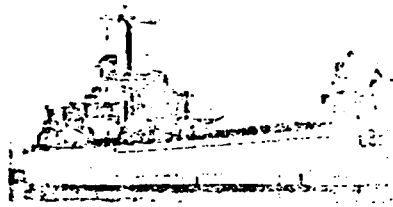
ANNESSO 4

ESTRATTO DAL JANE'S FIGHTING SHIPS 1977-1978

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

JANE'S 1977/78

Displacement, tons: 2165 (std), 2301 (full load)
 Dimensions, feet (metres): 421 x 50 x 10.5 (132.4 x 18.9 x 5)
 Main engines: 2 diesels, 2 shafts; (CP) propellers = 17.5 knots
 Fuel oil, tons: 1440 (std), 1550 (full load)
 Range, miles: 10000 (std), 11500 (full load)
 Complement: 75

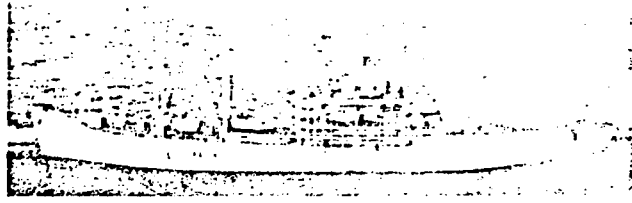


GRADO

1974, D. Giorgio Arca

1 Ex-US "KENNETH WHITING" CLASS (TRANSPORT)

Builder: BAELE (ex-US) St. George, L 9671
 Displacement, tons: 8510 (std), 14000 (full load)
 Dimensions, feet (metres): 457.00 x 62.5 x 26 (163 x 23 x 8.5)
 Main engines: 4 gas turbines geared to lines; 1 shaft; 8500 shp = 17 knots
 Fuel oil, tons: 12000
 Range, miles: 12000 at 13 knots
 Complement: 110 officers, 48 men



ANDREA BAFILE

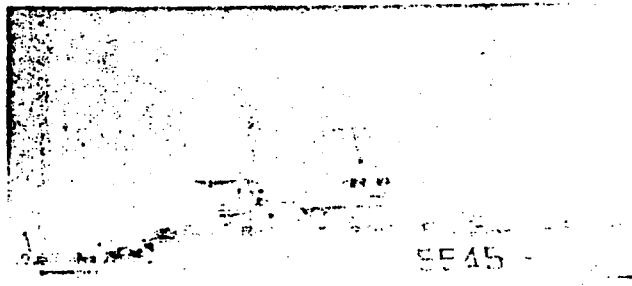
1974, Italian Navy

Ex-US LST-1120 amphibious transport dock, launched on 14 Feb 1944. Purchased and commissioned in the Italian Navy on 11 Oct 1958 and modified. Depot ship for "Special Forces". In reserve at Genoa.

MINE WARFARE FORCES

10 NEW CONSTRUCTION (MINEHUNTERS/SWEEPERS)

Displacement, tons: 470
 Dimensions, feet (metres): 163.7 x 30.8 x 8.2 (49.9 x 9.4 x 2.5)
 Draught, feet (metres): 11-40 mm
 Main engines: 1 passage—1 GMT 230 B cylinder diesel = 16 knots;
 1 passage—hydraulic thrust jets = 10-12 knots
 Range, miles: 2500 at 12 knots
 Fuel oil, tons: 1000
 Complement: 39



NEW CONSTRUCTION

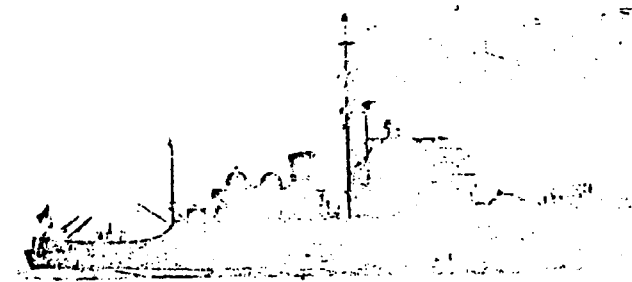
1977, Italian Navy

Builder: Fucine, Leggio Navale from Intermarine, La Spezia.
 Construction: Cf GPR throughout hull, decks and bulkheads.
 Electronics: 740 volt, 60 cycle 3 phase AC.
 Equipment: All machinery is mounted on vibration dampers.
 Armament: CGF Flot AN S00 14 minehunting sonar; SMA navigation system with data processing; 2 mine/obstacle detection; instruction vehicles; diving equipment and recompression chamber.
 Minesweeping: Drossa wire sweep.
 Radar: SMA
 Sonar: CGF Flot AN S00 14 VDS (lowered from keel forward of bridge).

4 Ex-US "AGILE" CLASS (MINESWEEPERS—OCEAN)

Name	No.	Builder	Commissioned
ALMONE (ex-ASO 507)	M 5430	Martinolich SB Co	17 June 1956
CONDRO (ex-ASO 517)	M 5432	—	June 1957
SCUALO (ex-ASO 518)	M 5433	—	June 1957
STRIONE (ex-ASO 506)	M 5431	Martinolich SB Co	23 Feb 1956

Displacement, tons: 625 (std), 750 (full load)
 Dimensions, feet (metres): 173.00 x 35 x 13.6 (52.7 x 10.7 x 4)
 Draught, feet (metres): 50 (std)
 Main engines: 2 diesels, 2 shafts; 1600 bhp = 14 knots
 Fuel oil, tons: 40
 Range, miles: 3000 at 10 knots
 Complement: 51 (7 officers, 44 men)



STORIONE

6/1976, D. Giorgio Arca

Standard hull and non-magnetic diesels of stainless steel alloy. Controllable pitch propellers. Strione launched on 13 Nov 1954, Strimone, launched on 19 Feb 1955 transferred at San Giorgio on 17 June 1956.

ANNESSO 5

**DOCUMENTI RELATIVI ALLE RICHIESTE DI APERTURA DEL PONTE
DELLA COLOMBIERA**

1778 NOV 16/25
 25

22810

CC. GENOVA
Prot. n. 16444 10 NOV 1978

NNNN

ZCZC GEY068 SPA400 22

LA SPEZIA 130/119 15 1150 (SOLO ANAS GENOVA)

A N A S

AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA

ANAS COMPARTIMENTO STRADE STATALI

VIABILITA' VIA SAVONA 3

SE ASSENTE BUCA LETTERE

GENOVA

E PER CONOSCENZA PROVVEDITORATO OO..PP. REPARTO OPERATIVO -
 GENOVA GENIO CIVILE OPERE MARITTIME GENOVA COMUNE AMEGLIA
 2/29821 SEGUITO FOGLI 2/26618 ET 2/28887 RISPETTIVAMENTE IN
 DATA 4 OTTOBRE ET 7 NOVEMBRE 1978 ALT DA NOTIZIE STAMPA ODIERNA
QUESTA CAPITANERIA DI PORTO APPRENDE CON SORPRESA AVVENUTA
AUTORIZZAZIONE CODESTA AZIENDA NAZIONALE RELATIVA AT TRASFORMAZIONE
 IN PONTE GIREVOLE ATTUALE PONTE DELLA COLOMBIERA SS 432 SU FIUME
 MAGRA ALT NOTIZIE AT RIGUARDO ERANO STATE RICHIESTE CON FOGLI
 IN RIFERIMENTO SENZA OTTENERE RISCONTRO APPROPRIATO ALT PREGASI
 FORNIRE URGENTI PRECISAZIONI STANTE COMPETENZA QUESTA CAPITANERIA
 CONCEDERE NULLA OSTA AT SENSI ART 55 CODICE NAVIGAZIONE PER
 COSTRUZIONI ENTRO TRENTA METRI DA DEMANIO MARITTIMO ALT RISERVA
AZIONE GIUDIZIARIA CASO INIZIO LAVORI NON AUTORIZZATI ALT
 COMPAMARE

COL 2/29821 2/26618 2/28887 4 7 1978 432 55

M.



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

16100 - GENOVA,
VIALE BRIGATE PARTIGIANE N. 2PROVVEDITORATO REGIONALE
ALLE OO. PP. PER LA LIGURIA

ALLA CAPITANERIA DI PORTO

PROT. N. 6532/7356/ REP.

ALLEGATI N. 7514

RISPOSTA AL N. 2/2887 DEL 3.11.1978LA SPEZIA

OGGETTO: Fiume Magra - Ponte della Colombiera lungo la SS. n° 432

S.p.c. ALL'ANAS - Via Savona 3

GENOVAALL'UFFICIO GENIO CIVILE PER
LE OO.MM. GENOVAAL COMUNE DI AMEGLIA

Con riferimento alla nota sopra indicata si fa presente che a tutt'oggi nessuna richiesta di autorizzazione a modificare l'attuale struttura del ponte della Colombiera sul fiume Magra é pervenuta a questo Istituto ne da parte dell'ANAS ne da Società private.

L'INGEGNERE CAPO DESIGNATO

(G. Ruggiero)

CO	GENOVA
Pro	572



COMUNE DI AMEGLIA

PROVINCIA DI LA SPEZIA

Ricev. 1361 / 25.11.78 -

14

Prot. N. 6074

Allegati N.

Risposta a nota N.

li 20.11.1978

del

Div. Sez.

A ll'A.N.A.S. Compartimento viabilità

Via Savona 3

OGGETTO

Richiesta revoca autorizza-

zione per la costruzione

di una campata metallica

apribile sul Fiume Magra.-

GENOVA

Editrice Zappa, Sarzana

Il Consiglio Comunale di Ameglia nella seduta del 16.11.1978, convocato in sessione straordinaria, ha dato mandato alla giunta comunale, la quale a sua volta ha delegato il sottoscritto per richiedere formalmente, in attesa di decisioni globali sulla questione, la revoca dell'autorizzazione data da codesta ANAS all'INTERMARINE di Sarzana per la costruzione di una campata metallica apribile del ponte sul fiume Magra, di cui alla nota n.19075 di prot.dell'11.1.1977 - sez.1^.-

Il sottoscritto sindaco, pertanto, nel chiedere la revoca immediata del suddetto provvedimento adottato da codesta Azienda senza che il Comune (che per legge ha il controllo sia sulla pianificazione territoriale, sia sulle costruzioni) abbia espresso il proprio parere, auspica, per il futuro, che decisioni riguardanti materie anche di competenza di questo ente abbiano il supporto del parere comunale.-

In attesa di conoscere le determinazioni che verranno prese si porgono distinti saluti.-

IL SINDACO

(BALDASSARI geom.Franco)

CCM	GENOVA
Prot. N.	27070



COMUNE DI AMEGLIA

PROVINCIA DI LA SPEZIA

Prot. N. 5521

Allegati N.

Risposta a nota N.

li 25.10.1978

del

Div. Sez.

OGGETTO

Notizie sulla ventilata costruzione
di un ponte mobile sulla statale
432 della Bocca di Magra.

Al Ministero dei lavori pubblici

ufficio gabinetto del Ministro

R O M A

Editrice Zappa, Sarzana

All'A.N.A.S. direzione regionale

G E N O V A

Questo comune é venuto a conoscenza da notizie giornalistiche che é in programma da parte del ministero dei lavori pubblici la costruzione di un ponte mobile al posto dell'attuale sul fiume Magra nella strada statale 432 della Bocca di Magra.

Poichè la polemica si va facendo via via più arroventata con l'intervento di enti ecologici e di forze politiche ed ultimamente sono state presentate interrogazioni in consiglio comunale, si pregano gli enti in indirizzo di voler fornire con urgenza precisazioni in merito alla possibilità della costruzione del predetto ponte mobile o fornire ogni altro chiarimento per puntualizzare la situazione ed evitare la circolazione di notizie inesatte.

Si resta in attesa di urgente riscontro e si porgono distinti saluti.

IL SINDACO
(geom. Franco Baldassari)

A. N. A. S. COMPARTIMENTO DI GENOVA	
Prot. N.	15520 BO OTT. 1978

MODULARIO
- L. - Ramo Prof. - 1MOD. 1
(ex mod. 71)

22

Prefettura di La Spezia

La Spezia, li 28 febbraio 79

Pret. N° 1489 Div. II*

Allegati 1-20/A-2

Risposta al Foglio del

Div. Sez. N°

M. L'A.N.A.S.

Compartimento della Viabilità
per la Liguria

-GENOVA-

OGGETTO S.S.n.332 "della Bocca di Magra" ponte in cemento
armato sul fiume Magra al Km.5.470.

Con riferimento a quanto fatto presente dal Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Liguria con nota n.1221 del 9.2.u.s. concernente l'oggetto, si prega di far tenere cortesi notizie al riguardo nonchè sugli interventi che codesta Azienda ritiene di poter attuare al fine di ovviare alle conseguenze dannose che potrebbero derivare alle cose pubbliche e private oltre al pericolo per la pubblica incolumità, così come prospettato.

3310 - 3 MAR. 1979

p. IL PREFETTO
(Arena)

MODULARIO
MAR. MER. 372

MOD. 196

19 100 LA SPEZIA 1978

Ministero
della Marina Mercantile
CAPITANERIA DI PORTO
= LA SPEZIA =

N.º 2/ 26618 *Sex Demanio*

Risposta al f.º del
N.º

Al' A.N.A.S.
Compartimento di GENOVA
Al Provveditorato OO.PP.
Reparto Operativo GENOVA
All'Ufficio del Genio Civile
Opere Marittime GENOVA
Al Sig. Sindaco del Comune
AMEGLIA

OGGETTO : Ponte della Colombiera sul Fiume Magra.-

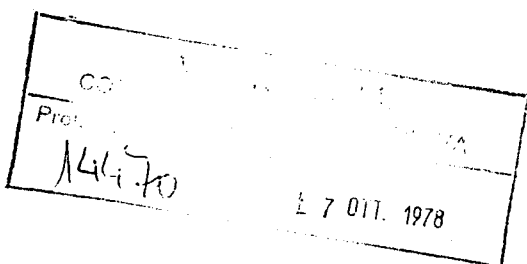
Questa Capitaneria di Porto ha appreso dai giornali dell'esistenza di un progetto che comporterebbe una sostanziale modifica alle strutture dell'attuale ponte sul Fiume Magra.

Poichè in forza di disposizione di legge le acque del fiume sono state passate, fino a 8 mt. a sud del ponte stesso, alla competenza di questa Amministrazione e sono divenute pertanto parte integrante del demanio marittimo, ne deriva che, a norma dell'art. 55 Cod.Nav., ogni nuova opera che sia realizzata entro i 30 mt. dal confine demaniale dovrà essere sottoposta al parere di questa Autorità marittima per verificarne la compatibilità con gli interessi del demanio.

Inoltre, trattandosi di zona a confine con acque marittime, dovranno anche essere esaminati i problemi relativi all'esercizio della navigazione che rientrano anch'essi nella competenza di questa Capitaneria.

Si sarà pertanto grati agli Enti in indirizzo se vorranno cortesemente far conoscere più precise notizie in merito alla pratica e, a suo tempo, trasmettere gli atti relativi per i pareri di competenza.

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
(Giuliano D'ESTE)



Direzione Centrale AA.GG. e Pers.
- Servizio 2° Settore 5° Concessioni - GE. P.S. 433 -
- Prot. n° 3090 -



IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
PRESIDENTE DELL'AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE

PREMESSO

- che il Compartimento della Viabilità A.N.A.S. di GENOVA stipulò il 24.12.1976 Rep. n° 16554 una Convenzione con la Società Intermarine, con sede in SARZANA, avente per oggetto la sostituzione di una campata del ponte in c.a. sul fiume Magra al Km.5+500 della statale n° 432, con una analoga in acciaio apribile in modo che la stessa consentisse la navigazione fluviale a scari di maggiore altezza e stazza del ponte esistente, costruiti dalla Società Intermarine medesima;
- che con voto numero 74 del 27.1.1982 il Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S. esprimeva parere favorevole alla revoca della Convenzione;
- che con decreto del Ministro dei LL.PP. numero 580 del 3.3.1982 è stata disposta la revoca della suddetta Convenzione in relazione al venir meno dell'interesse pubblico alla conservazione della concessione, atteso che la Società Intermarine non ha minimamente dato inizio ai lavori oggetto della concessione;
- che successivamente sono stati evidenziati notevoli conflitti di interesse come risulta da lettere e telegrammi pervenuti a questa Azienda;
- che alla luce di quanto fatto presente da Enti, Uffici ed organizzazioni interessate si è ritenuto opportuno portare nuovamente al Consiglio di Amministrazione l'argomento della revoca della Convenzione per un riesame della questione;
- che con voto n° 265 del 30.3.1982 il Consiglio di Amministrazione alla unanimità ha espresso il parere di tenere una riunione presieduta da un magistrato amministrativo con gli Enti e le organizzazioni interessate per raccogliere pareri ed intendimenti;

(F.M.)

TIP. MARIOTTI DI F. MEGLIO - ROMA



Per Copia Conforme
IL DIRETTORE
DI D. ...

(Emmanuele D. Tanella)

22 APR 1983

- che tale riunione è stata tenuta presso la Direzione Generale A.N.A.S. in data 23.4.1982 presieduta dal Consigliere di Stato a riposo - Presidente di Sezione - Dott. Giuseppe POTENZA;

... CONSIDERATO che con relazioni 18.5.1982 e 29.5.1982 il citato Dott. POTENZA, nel riferire le opinioni e i pareri espressi dagli Enti ed Organizzazioni intervenute nella precitata riunione, ha prospettato l'inopportunità di revocare la concessione, ponendo incorrere l'Amministrazione in un eccesso di potere ed ha suggerito, pertanto, di integrare e modificare la Convenzione 24.12.1976;

RI TENUTO, pertanto, che, in accoglimento di tale proposta, debba provvedersi all'annullamento del decreto di revoca di cui alle premesse, nonché alla modifica ed integrazione della Convenzione succitata subordinando, peraltro, l'efficacia della Convenzione stessa allo stipulando atto integrativo e modificativo;

VISTA la nota 3.9.1982, numero 2880 della Direzione Centrale AA.GG. e Personale-Servizio 2° Settore 5° Concessioni- nella quale si dà incarico al Compartimento della Viabilità A.N.A.S. di GENOVA di redigere una bozza di Convenzione aggiuntiva in relazione alla prospettata esigenza di integrare e modificare la Convenzione in parola;

D E C R E T A :

- art. 1) - è annullato il decreto Ministeriale 3.3.1982, numero 580/GE. P.S. 433 con il quale era stata disposta la revoca della Concessione assentita, con la Convenzione in data 24.12.1976 Rep. n° 16554, alla Società In termarine, relativa alla sostituzione di una campata del ponte in c.a. sul fiume MAGRA al Km.5+500 della S.S. n° 432 con una analoga apribile, nonché del D.A. 12.2.1977, numero 303/GE. P.S. 433 con il quale la Convenzione in parola è stata approvata;



Per Copia Conforme
IL DIRETTORE
DI DIVISIONE A.
(Emilia Innoletta)

22 APR. 1983

- art. 2) - l'efficacia della citata Convenzione 24.12.1976 Rep.n° 16554 stipulata con la Società Intermarine resta, peraltro, subordinata - per i motivi di cui alle premesse - alla stipula del citato atto aggiuntivo ed integrativo alla Convenzione stessa. -

Roma, li - 5 OTT 1982



Per Copia Conforme
IL DIRETTORE
DI DIVISIONE A.

(Eugenio Annello)

Eugenio Annello

IL MINISTRO
francesco

2 APR. 1983

Direz. Centr. AA. GG. e Personale
Serv. 2° - Sett. 5° - Concessioni

GE-PS 433

Prot. n° 580 /GE-PS 433



IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

PRESIDENTE DELL'AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE

VISTO il R.D. 8 dicembre 1933, n° 1740;

VISTA la Legge 7 febbraio 1961, n° 59;

VISTA la circolare 13 luglio 1964, n° 1600 dell'A.N.A.S.;

VISTO il D.P.R. 30 giugno 1972, n° 748;

VISTO il parere, espresso con nota n° 27698 CS 4255/81 in data 12.12.1981, dell'Avvocatura Generale dello Stato;

SENTITO il Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S. che ha espresso il proprio parere con voto n. 74 del 27.1.1982;

PREMESSO che l'A.N.A.S. tramite il Compartimento di Genova, stipulò il 24.12.1976 repertorio n° 16554 una convenzione con la Società Inter-marine, con sede in Sarzana, avente per oggetto la sostituzione di una campata del ponte in c.a. sul fiume Magra, al km. 5+500 della statale n° 432, con una analoga in acciaio apribile, in modo che la stessa consentisse la navigazione fluviale a scafi di maggiore stazza e altezza del ponte esistente, costruiti dalla Soc. Intermarine medesima;

CHE la predetta convenzione, predisposta dal Compartimento di Genova, contenente le condizioni cui veniva assentita la realizzazione dell'opera in argomento venne approvata a resa esecutiva dalla Direzione Generale dell'A.N.A.S. con D.A. 12.2.1977, n° 303/GE P.S. 433;

CONSIDERATO che alla fine del 1981, dopo quasi cinque anni, l'ANAS ha constatato che la Soc. Intermarine non aveva minimamente dato inizio ai lavori oggetto della concessione, mostrando peraltro una assoluta inerzia al riguardo;

CHE allo stato sussistono validi motivi che inducono l'ANAS a revocare la concessione di cui trattasi;

CHE tali motivi sono da individuarsi nel venir meno dell'interesse pubblico alla conservazione della concessione assentita alla Soc. Intermarine;

CHE il volume del traffico sulla statale n° 432, è nel frattempo, no-



Per Copia Conforme
IL DIRETTORE
DI DIVISIONE A.
(Emanuela P. Innella)

22 APR. 1983

tevolmente aumentato per cui l'esercizio della campata mobile com
porterebbe, peraltro, un rallentamento non indifferente della circo
lazione in quella zona;

RITENUTO che debba provvedersi alla revoca della concessione
alla Soc. Intermarine, relativa alla sostituzione di una campata
del ponte in c.a. sul fiume Magra al km.5+500 della S.S. n°432,
con analoga apribile di cui alla convenzione 24.12.1976 rep.n°
n°16554 e del relativo D.A. di approvazione della convenzione me-
desima, n° 303/GE-P.S. 433 del 12.2.1977;

D E C R E T A

- art.1) E' revocata la concessione, assentita con la Convenzione
in data 24.12.1976 n°16554 di rep., alla Società Inter-
marine relativa alla sostituzione di una campata del pon-
te in c.a. sul fiume Magra al km.5+500 della S.S. n°432
con una analoga apribile;
- art.2) E' revocato il D.A. 12.2.1977n°303/GE-P.S.433 con il
quale la convenzione di cui sopra è stata approvata.

Roma, li 3 MAR. 1982



Per Copia Conforme
IL DIRETTORE
DI DIVISIONE A.
(Emanuele Annella)

Emanuele Annella

IL MINISTRO

Francesco

22 APR. 1983

ANNESSO 6

**LETTERA DI NAVALCOSTARMI ALL'AVVOCATURA GENERALE DELLO STATO
IN DATA 7-2-1983**



Ministero della Difesa
DIREZIONE GENERALE
COSTRUZIONI - ARMI - ARMAMENTI NAVALI

7 FEB. 1968

Roma.

19

REP DIV SEZ.

All 1'AVVOCATURA GENERALE
DELLO STATO

INDIRIZZO TELEGRAFICO NAVALCOSTARMI

Via dei Portoghesi, 12
00186 R O M A

Prot. N. 18629/4 Allegati
N/968

ARGOMENTO: Fornitura di n. 4 cacciamine.-

Con contratto N. Rep. 10982 del 7.1.78 la M.M.I. ha commissionato alla Ditta INTERMARINE la fornitura di n. 4 cacciamine in G.P.R. (A.1).

Il contratto all'art. 20 prevede i seguenti termini di approntamento alle prove:

- 1° Nave entro 1050 gg. solari.-
- 2° " " 1890 gg. "
- 3° " " 2190 gg. "
- 4° " " 2434 gg. "

a decorrere dalla data di ricezione da parte della Ditta della comunicazione di avvenuta registrazione del Decreto approvativo del contratto nei modi di legge.

Poiché tale comunicazione è pervenuta al Cantiere Intermarine il 28.6.78 la prima unità avrebbe dovuto essere pronta alle prove il 13.5.81.

A norma dell'art. 22 del contratto l'Intermarine ha chiesto con successive istanze nei termini, una proroga per causa di forza maggiore per complessivi 604 gg. solari.

Contro tale richiesta, a seguito di accurate valutazioni ed accertamenti disposti dall'Uff. M.M. di Vigilanza, sono stati concessi solo 357 gg. di proroga, quanti ritenuti effettivamente dipendenti da causa di forza maggiore.

Fra l'altro, su conforme parere di codesta Avvocatura Generale dello Stato interessata al riguardo, non sono stati riconosciuti 143 giorni di proroga richiesti dalla Ditta per il ritardo con cui il Comune di Sarzana ha emesso il provvedimento di concessione edilizia per la realizzazione di una trincea e del bacino di varo collegato al fiume Magra, opere necessarie per la costruzione delle Unità, e ciò in quanto non poteva farsi rientrare il lamentato ritardo nel concetto di causa di forza maggiore o di evento non imputabile.

sono state altresì riconosciute le astensioni dal lavoro straordinario sia presso la Ditta Intermarine che presso i subfornitori, ritenendosi le stesse non configurabili come "fatto imprevedibile", condizione necessaria per l'esistenza della causa di forza maggiore.

L'evento stesso infatti, deve essere considerato da tempo ricorrente e largamente prevedibile per la ben nota necessità di salvaguardare i livelli occupazionali delle maestranze nelle industrie nazionali.

Giova, però, far rilevare che a seguito di contestazioni anche con altre Ditte sulla materia in questione, si è ritenuto opportuno interessare al riguardo il Consiglio di Stato.

Tenuto conto della proroga accordata (357 giorni), la data di approntamento alle prove della prima Unità risulta attualmente fissata al 4.5.1982.

Da tale data, salvo ovviamente un riesame della richiesta proroga per astensioni dal lavoro straordinario, in caso di pronuncia favorevole da parte del predetto Consiglio a favore della Ditta, il ritardo maturato nell'approntamento dell'Unità è penalizzato ai sensi dell'art. 23 punto A del contratto e tale periodo non è conteggiato ai fini del compenso revisionale.

I motivi del ritardo, a detta della Intermarine, vanno ricercati soprattutto nella prototipicità dell'Unità (prima assoluta del genere in Italia per tecnologia costruttiva) e nelle intrinseche difficoltà incontrate dalla Ditta stessa nell'acquisizione di tutta la componentistica speciale (amagnetica) richiesta per tale tipo di nave.

La D.G. ha sempre seguito con la massima cura e con estremo rigore lo svolgimento dell'impresa, sia dal punto di vista contrattuale che da quello tecnico ed ha sempre contestato alla Ditta il prospettarsi di possibili ritardi nei tempi contrattuali.

La stessa D.G. pur riconoscendo l'esistenza dei motivi tecnici sopracennati, ha ritenuto in data 11.9.82 di richiamare la Ditta ad un severo rispetto degli impegni contrattuali, invitando la stessa a far conoscere con ogni sollecitudine la data entro la quale la prima unità sarebbe stata dichiarata effettivamente pronta alle prove e ciò, onde consentire all'Amministrazione di adottare le opportune eventuali determinazioni in ordine all'osservanza della Ditta degli adempimenti contrattuali, in tempi ragionevoli e comunque compatibili con le esigenze della M.E., salvo naturalmente le penalità maturate e maturande. (A.2)

La Ditta con lettera del 24.9.1982 ha comunicato che, riesaminato l'avanzamento dei lavori di allestimento congiuntamente ai principali subfornitori interessati, riteneva di poter fissare la data di approntamento alle prove dell'Unità per il 30.XI.1982. (A.3)

La D.G. con dispaccio n. 15798 del 15/X/82 ha invitato la Intermarine a riesaminare il programma associato alla dichiarazione di approntamento alle prove del Lerici, in relazione all'esecuzione delle prove preliminari in porto previste contrattualmente. (A.4)

Intermarine con lettera del 9.XI.82, a seguito di un riepilogo dell'avanzamento dei lavori, considerata la necessità di effettuare le prove preliminari in porto e la messa a punto degli apparati e macchinari, si dichiara pronta alle prove di collaudo per il 15.1.83. (A.5)

Con ulteriore lettera del 30.XII.82 la Ditta, lamentando il mancato rispetto degli impegni assunti dal subfornitore interessato all'allestimento dell'apparato motore sugli impianti di scafo, a modifica di quanto precedentemente comunicato, anticipa l'approntamento alle prove di collaudo dell'Unità al 21.2.1983. (A.6)

Questa D.G. preoccupata di tale ulteriore rinvio ha convocato urgentemente il responsabile dell'Intermarine per un congiunto esame della questione.

A seguito della riunione tenutasi l'11.1.83, con fg. del 12.1.83, si trasmette al Gabinetto del Ministro copia del resoconto della riunione stessa per le determinazioni che si vorranno adottare al riguardo. (A.7)

Il Gabinetto con fg. del 12.1.83 comunica alla scrivante, per il seguito di competenze, la seguente decretazione del Sig. Ministro:

"Le motivazioni addotte dalla Intermarine per giustificare la richiesta di ulteriore proroga non sono accettabili. Permanga perciò il 15 gennaio 1983 come termine ultimo per l'approntamento e per l'esecuzione delle prove in mare nei modi previsti dal contratto. Ove tale termine non fosse rispettato, si attivino le procedure per la risoluzione del contratto. di gennaio 1983". (A.8)

La scrivante con dispaccio N.N.C.C.-13093 del 13.1.83 ha comunicato alla Ditta Intermarine quanto in appresso:

"Si conferma che questa D.G. non può accettare le motivazioni addotte da codesta Ditta a giustificazione dello slittamento della data di approntamento del Cacciavine Lerici alle prove in mare dal 15.1.83 al 21.2.83.

Pertanto, la data del 15.1.1983 permane come termine ultimo per l'approntamento e per l'esecuzione delle prove in mare nei modi previsti dal contratto". (A.9)

Ovviamente anche tale periodo è da ritenersi soggetto alle penalità previste ed escluso dal conteggio revisionale.

La Commissione di collaudo, nominata a suo tempo da Maripera-Roma, attivata con Messaggio Postale il 14.1.83 di Marinarscn-La Spezia, si è riunita il 15.1.83 per verificare lo stato di approntamento dell'Unità in questione.

Con verbale n.1 del 15.1.1983 la Commissione succitata ha dichiarato la Nave Lerici non pronta alle prove di collaudo per difetto di:

- sistemazione di governo;
- apparato di propulsione principale con specifico riferimento alle apparecchiature ausiliari;
- impianto elettrico con specifico riferimento al mancato completamento dei gruppi elettrogeni;

- sistemazione di sicurezza;
- sistemazione logistiche in generale.

Questa D.G., preso atto degli accertamenti esperiti e delle evidenziate aree risultate non pronte per l'inizio delle prove, ritenendo che l'effettivo approntamento nei modi previsti dal contratto potesse ragionevolmente avvenire in un intervallo di tempo di circa 30 gg., sentito anche lo Stato Maggiore della Marina, con dispaccio del 21/1/1983 esprimeva al Gabinetto del Ministro l'avviso che, in relazione all'avanzatissimo stato di allestimento generale della Nave, maturato attraverso una complessa opera tecnica di realizzazione prototipica realizzatosi nell'arco di 4 anni, fosse conveniente per l'Amministrazione far progredire e completare nel modo più rapido possibile l'approntamento alle prove del Lerici. (A.10)

Il Gabinetto del Ministro con fg. del 2.2.1983, a conferma della decretazione del 13.1.83, ha inviato questa D.G., in considerazione del fatto che la Ditta Intermarine non è stata in grado alla fissata data del 15.1.83 di adempiere agli obblighi contrattuali (approntamento dell'Unità alle prove) ed attivare la procedura per la risoluzione del contratto. (A.11)

Alla luce delle esposte considerazioni si ritiene, pertanto, opportuno acquisire l'apprezzato parere di codesta Avvocatura sulle immediate procedure da seguire per pervenire alla cennata risoluzione.

A tale riguardo si gradirebbe conoscere quale sia lo strumento giuridico più idoneo, se cioè la cennata risoluzione debba essere invocata a termine dell'art. 20 del contratto, ovvero dell'art. 1453 e seguenti del Codice Civile.

Recita infatti il cennato art. 20 nel modo seguente: "qualora la Ditta rallenti ingiustificatamente i lavori rispetto al ritmo di normale sviluppo (desumibile da un ponderato esame delle circostanze di esecuzione, delle caratteristiche tecniche dell'opera, dell'importo complessivo dell'opera stessa e del tempo concesso per la sua ultimazione), in modo da far prevedere l'inadempimento o ritardi pregiudizievoli, l'Amministrazione può fissare un congruo termine alla Ditta per la debita ripresa del necessario andamento lavorativo; trascorso inutilmente tale termine, l'Amministrazione può decretare la risoluzione del contratto ed ha la facoltà di avvalersi di quanto previsto dall'art. 44 del R.D. 13.3.1910, No.135".

Per completezza di informazione e ai fini di una esatta valutazione della portata del cennato articolo, si evidenzia lo stato di avanzamento dell'intera commessa:

- la 1° unità è in stato di avanzatissimo approntamento;
- la 2° unità trovasi al 20,13%;
- la 3° unità trovasi al 13,65%;
- la 4° unità trovasi al 12,95%;

come risulta dallo statino redatto dall'Ufficio Tecnico di Sarzana al 31.12. u.s.

Nell'esprimere il parere codesta Avvocatura terrà conto che la commessa, come già precisato, riguarda 4 Unità la cui consegna dovrebbe avvenire nei tempi riportati nelle premesse oltre le eventuali proroghe per le già intervenute cause di forza maggiore.-

P.C.C.



CC
CC

ANNESSO 7

L'AVANZAMENTO LAVORI DEI CACCIAMINE E GLI ANTICIPI PAGATI

L'AVANZAMENTO LAVORI DEI CACCIAMINE E GLI ANTICIPI PAGATI

La percentuale d'avanzamento complessiva dell'impresa cacciamine (composta da 4 cacciamine) secondo le relazioni del comitato di attuazione della Legge Nava le è la seguente:

- Al 15 agosto 1978: 3% (A11. n.46 allo stato di previsione per lo anno 1979; pag.210)
~~Nei mesi di agosto 1978, l'impresa cacciamine ha pagato anticipatamente l'importo di lire 1.000.000,00 per le ragioni sopra indicate.~~
- Al 15 agosto 1979: 8% (A11. n.32 allo stato di previsione per lo anno 1980; pag. 310)
~~Nei mesi di agosto 1979, l'impresa cacciamine ha pagato anticipatamente l'importo di lire 1.000.000,00 per le ragioni sopra indicate.~~
- Al 15 agosto 1980: 15% (A11. n.32 allo stato di previsione per lo anno 1981; pag. 415)
- Al 15 agosto 1981: 15% (A11. n. 32 allo stato di previsione per lo anno 1981; pag. 466)
- Al 15 agosto 1982: 18,5% (A11. n. 32 allo stato di previsione per lo anno 1983; pag. 486)

COMPUTO AVANZAMENTO LAVORI

Ciascuna delle 4 unità incide per il 22,95% sull'intera impresa; mentre le "provviste non ricorrenti" incidono per l'8,2%:

1° unità	22,95	%	
2° unità	22,95	%	
3° unità	22,95	%	
4° unità	22,95	%	(A)
Provviste n.r.	8,2	%	
	<u>100,00</u>	%	

Dagli allegati 10.1 e 10.2 - verbali di Marinalles -Ufficio U.C.V.- risultano i seguenti avanzamenti:

	Lerici	Riferito all'intero programma	
A1 31.8.80 :	7,08	$7,08 \times \frac{22,95}{100}$	= 1,62 %
A1 30.9.80 :	14,24	$14,24 \times 0,2295$	= 3,27 %
A1 31.10.80:	22,47	$22,47 \times 0,2295$	= 5,16 %
A1 30.11.80:	28,42	$28,42 \times 0,2295$	= 6,52 %
A1 31.12.80:	31,16	$31,16 \times 0,2295$	= 7,15 %
A1 31.1.81 :	34,98	$34,98 \times 0,2295$	= 8,03 %
A1 28.2.81 :	39,83	$39,83 \times 0,2295$	= 9,14 % (B)
A1 31.3.81 :	41,48	$41,48 \times 0,2295$	= 10,03 %
A1 30.4.81 :	43,71	$43,71 \times 0,2295$	= 10,62 %
A1 31.5.81 :	46,29	$46,29 \times 0,2295$	= 10,97 %
A1 30.6.81 :	47,82		10,97 %
A1 31.7.81 :	50,47		11,58 %
A1 31.8.81 :	52,79		12,12 %
A1 30.9.81 :	57,61		13,22 %
A131.10.81 :	60,12		13,80 %
A1 30.11.81:	62,27		14,29 %

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

A1 31.12.81 :	63,25	14,52 %
A1 31. 1.81 :	65,61	15,06 %
A1 28. 2.82 :	68,42	15,70 %
A1 31. 3.82 :	70,15	16,10 %
A1 30. 4.82 :	72,45	16,63 %
A1 31. 5.82 :	74,04	16,99 %
A1 30. 6.82 :	77,07	17,69 %
A1 31. 7.82 :	79,50	18,25 %
A1 31. 8.82 :	81,63	18,73 %
A1 30. 9.82 :	82,61	18,96 %
A1 31.10.82 :	84,41	19,37 %
A1 30.11.82 :	85,17	19,55 %
A1 31.12.82 :	87,71	20,13 %

Avanzamento della 2°, 3°, 4° unità e delle provviste non ricorrenti:

<u>All. 10.1</u>	2°	3°	4°	
A1 31.12.82	20,13	13,65	12,92	
A1 30.11.82	16,16	7,15	7,01	
A11'11.10.82	16,16	7,15	7,01	Lerici: 85,17

Av. totale:

28,33 %

Tenendo conto della (A) si ha - sulla base dell'allegato 10.1 dell'11.10.82 - un avanzamento dell'impresa:

Avanzamento	
1° unità :	85,17 - 0,2295 = 19,55 %
2° unità :	16,16 - 0,2295 = 3,71 %
3° unità :	7,15 - 0,2295 = 1,64 %
4° unità :	7,01 - 0,2295 = 1,61 %
P. n. r.	x - 0,082 = 0,082 x

Totale	= 26,51 + 0,082 x = 28,33
Da qui:	x = $\frac{28,33 - 26,51}{0,082}$ = 22,2 %

In base ai conteggi di cui all'allegato, se le indicazioni del verbale non sono false, le provviste non ricorrenti all'11.10.82 erano al 22,2% di avanzamento. In questo caso, però, si sarebbe arbitrariamente emesso mandato di pagamento per la 2° rata dell'importo contrattuale per le p.n.r., dal momento che questa rata, che doveva essere corrisposta al raggiungimento d'un avanzamento del 60% fu liquidata il 28 luglio 1981! Ed è evidente che, a quella data, l'avanzamento non poteva essere al 60% se oltre un anno dopo era ancora al 22%!

Confrontando le indicazioni degli allegati (10.1) e (10.2) circa l'avanzamento lavoro del "Lerici" con il quadro pubblicato a pag. 49 della "Relazione" del 18.3.1983, recante la situazione dei pagamenti effettuati:

D a t a	Relazione 16.3.1983	Allegati (10.1)-(10.2)	
30.10.1980	28,42 %	22,47 %	
31.01.1981	34,48 %	34,98 %	
11.05.1981	46 %	46,29 %	(al 31.05.1981)
31.10.1981	60,12 %	60,12 %	
18.03.1982	70 %	70,15 %	(al 31.3.1982)
15.09.1982	82 %	82,61 %	(al 30.09.1982)

Si osserva, ancora, che al "Lerici" fu attribuito il 30.10.1980 un avanzamento del 28,42 % (comportante, quando il pagamento della 2° rata dell'importo dell'intera fornitura di 4 navi da corrispondersi quando l'avanzamento avesse raggiunto il 26%) quando, secondo i verbali di Marinalles U.C.U. (Allegati (10.1) e (10.2)), a quelle date l'avanzamento era solo del 22,47 %.

Dall'esame di questi dati risulta che le indicazioni delle relazioni del comitato di attuazione della L.N. (Allegato n. 46 e n. 32 allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, sono assolutamente inattendibili, per quanto concerne l'avanzamento dell'impresa.

Ad esempio al 15 agosto 1979 non era ancora iniziata la laminazione dello scafo (inizierà il 31 maggio 1980) sicchè la situazione, per quanto riguarda le 4 unità era la seguente:

1° unità :	0%
2° unità :	0%
3° unità :	0%
4° unità :	0%

Anche ipotizzando un avanzamento delle "provviste non ricorrenti" del 60% (il 71 % fu raggiunto il 17.3.80, ossia 8 mesi dopo!) si avrebbe allora un avanzamento del programma pari a $60 \times \frac{8,2}{100} = 5\%$ e non certo l'8 % indicato nella relazione.

La relazione dell'anno successivo, poi, indica al 15 agosto 1980, un avanzamento del 15 %, parimenti inattendibile, visto che la laminazione dei cacciamine, appena iniziata, non poteva aver già dato grandi progressi. La controprova si ha dal verbale dell'U.C.V. Marinarsen che, al 31.8.80 denuncia un avanzamento del 7,08 %, che riferito all'intero programma, da un valore dell'1,62 %. Anche supponendo interamente finita la "p.n.r." (il che non era ancora avvenuto al 31.12.1982!) si avrebbe un avanzamento globale del:

$$\begin{array}{r} 1,62 + \\ \underline{8,2} \\ 9,82 \% \end{array}$$

ben distante dal 15 % denunciato!

Stupefacente è, poi, che la realizzazione dell'anno successivo indichi, al 15 agosto 1980, ancora un avanzamento del 15 %. Per il comitato d'attuazione della L.N., dunque, tra il 15 agosto 1979 ed il 15 agosto 1980 il programma cacciamine, ha segnato il passo: nulla si sarebbe costruito in questo periodo! Ma basta leggere i verbali di Marinarsen per constatare che, invece, nel periodo anzidetto, il solo "Lerici" è passato da un avanzamento del 7,08 % al 31.8.80 ad un avanzamento del 52,79 % al 31.8.81!

Né meno sorprendente è che le relazioni del comitato di attuazione L.N. - così generose nei confronti dell'Intermarine, alla quale sino al 1981 hanno attribuito avanzamenti dell'impresa assai superiori al reale - divengano poi, improvvisamente "avare" nel 1982, allorchè riferiscono di un avanzamento del 18,5 % al

15 agosto 1982. Quando, cioè, come si evince dai soliti verbali di Marinarsen (confortati questa volta dalle indicazioni della relazione della D.G. Marina del 18.3.1983) l'avanzamento era di circa il 30 %.

Quando si considerino tutte le false indicazioni fornite al riguardo (verbali dell'audizione del Capo di S.M. Marina in Commissione d'inchiesta) si giunge alla conclusione che le percentuali d'avanzamento dell'impresa siano state, in un primo momento, artatamente "gonfiate" per celare la realtà di un cantiere privo di fondamentali strutture e perciò non ancora in grado di iniziare i lavori (si ricordi che la laminazione dei cacciamine, come già ricordato, fu avviata il 31 maggio 1980, cioè 2 anni e 3 mesi dopo la firma del contratto!) e successivamente "ridotte" probabilmente per nascondere il fatto che i cacciamine - a tanto tempo di distanza dalla firma del contratto - ancora non erano pronti e non venivano consegnati.

E' deplorabile, in ogni caso, che dello strumento previsto dal legislatore per informare il Parlamento sull'andamento della L.M., si sia fatto un uso così strumentale. Sarà opportuno che la questione venga portata all'attenzione del Governo, per studiare correttivi e garantire al Parlamento una puntuale e veritiera informazione. Propongo che questa materia venga posta all'attenzione della Procura.

ANNESSO 8

LETTERA DEL DEPUTATO BANDIERA



*Il Sottosegretario di Stato
per la Difesa*

Roma, - 2 A. M. 1955

Caro Accame,

in merito alla Tua richiesta di venire in pos
seso delle specifiche tecniche relative al contratto
stipulato dalla M.M. con il cantiere "INTERMARINE" per la
costruzione e la fornitura di n.4 cacciamine, sono spia-
cente comunicarti che esula dalle mie facoltà aderire a
tale richiesta. Dette specifiche, infatti, sono formate
da diversi fascicoli, alcuni dei quali con classifica di
riservatezza; contengono peraltro elementi e dati che co
stituiscono patrimonio tecnico del Cantiere.

Ritengo che, qualora ritenuto necessario, la documen-
tazione potrebbe essere richiesta ufficialmente e tramite
i canali previsti dal Parlamento.

Con la più viva cordialità


(Pasquale BANDIERA)

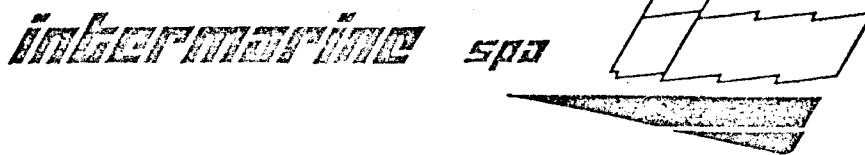
On. Falco ACCAME

Camera dei Deputati

R O M A

ANNESSO 9

RICHIESTA DI APERTURA DEL PONTE DELLA COLOMBIERA IN DATA 16-7-1976



Spett.le
A N A S
Compartimento di Genova
G e n o v a

16 luglio 1976

Oggetto : Richiesta di variante di una campata del ponte sul fiume Magra in Località Fiumaretta - strada statale nr. 432 alla Bocca del Magra

La Società Intermarine S.p.A., con sede in Sarzana Via Alta, rivolge a Cotesto rispettabile Ente la preghiera di voler esaminare il contenuto della richiesta in oggetto che costituisce un'esigenza inderogabile nei riguardi della sua attività industriale.

La modifica è illustrata nell'allegata documentazione ed in merito alla sua realizzazione si fa presente quanto segue :

In relazione ai programmi che si sono dovuti stabilire per la sopravvivenza industriale della società, risulta necessario realizzare scafi di stazza maggiore rispetto a quelli fino ad oggi costruiti, prevedendo con questa nuova iniziativa anche un incremento dei quadri occupazionali per oltre 300 posti di lavoro.

Attualmente l'esistenza del ponte pone un grave limite al passaggio delle navi. Stanti i soli 6 metri di franco libero rispetto al livello idrico, la nostra società è oggi costretta a far transitare le attuali costruzioni ricorrendo al parziale affondamento delle stesse.

In questa circostanza ci si trova nell'impossibilità di accogliere nuove richieste di costruzione di navi maggiori di quelle finora allestite. La mancanza di commesse di questo genere compromette seriamente la continuazione dell'attività cantieristica, creando il grave problema della non lontana disoccupazione nei confronti delle attuali maestranze (oltre 150 unità).

Risulta quindi inderogabile la necessità di rimuovere il lamentato impedimento alla navigabilità del fiume realizzando il progetto della campata apribile.

L'apertura del ponte, oltre a rappresentare un'esigenza vitale per la Società Intermarine, procurerà notevoli benefici anche alle altre industrie situate a monte dello stesso, a tutto vantaggio della possibilità di creazione di nuovi posti occupazionali. Si fa infine presente che questa attività industriale ha degli indubbi riflessi positivi sull'industria turistica nazionale, con particolare riguardo al settore della nautica.

Ci si permette di sottoporre a Cotesto rispettabile Ente uno studio di progetto esecutivo della travata in acciaio destinata a sostituire una trave-biella dell'esistente sistema Gerber in cemento armato.

I relativi calcoli statici e disegni qui presentati si riferiscono alla sola fase di esercizio del ponte. Questa documentazione ha lo scopo di dimostrare il grado di validità statico della soluzione tipologica proposta. La statica e cinematica delle fasi di chiusura ed apertura del ponte saranno verificate ed illustrate con calcoli e disegni che faranno seguito al giudizio favorevole che Cotesto rispettabile Ente emetterà nei riguardi del contenuto tecnico di questa prima fase di progetto.

In merito ai tempi di realizzazione si tiene a precisare che la soluzione studiata e proposta consente la posa in opera della travata, e quindi l'apertura al traffico, indipendentemente da tutti i lavori e tutte le opere inerenti le strutture e meccanismi per l'apertura e chiusura del ponte. Agli effetti quindi dei tempi reali di interruzione al traffico sulla statale 432 si dovranno mettere in conto soltanto le seguenti fasi operative :

1. Demolizione della trave-biella esistente, che sarà realizzata tramite taglio, demolizione in opera della soletta e dei traversoni e quindi rimozione mediante pontoni delle due travi principali complete con relativo trasporto ed affondamento in mare.
2. Preparazione delle sedie degli sbalzi esistenti e posa in opera con successiva sigillatura delle nuove apparecchiature di appoggio delle strutture in acciaio.
3. Montaggio in opera della nuova travata.
4. Stesura del manto di pavimentazione.

5. Collaudo statico della nuova travata onde consentire l'immediata apertura al traffico.

Le installazioni fisse e mobili, meccaniche ed elettriche concernenti il movimento cinematico della travata, tutte le necessarie predisposizioni di sicurezza, tutta la segnaletica richiesta, potranno essere quindi realizzate in una successiva fase nella quale non è richiesta l'interruzione del traffico se non eccezionalmente per brevissimi periodi di tempo.

L'inizio dei lavori è previsto in stagione invernale, durante la quale si registra il minimo flusso di traffico. La durata delle fasi 1. - 2. - 3. - 4. - 5. è da prevedersi certamente contenuta nell'arco di 20 giorni lavorativi.

Per qualsiasi ulteriore delucidazione Vi sia necessaria in merito a quanto esposto il nostro Progettista incaricato, Dott. Ing. Ernesto Pitto, con residenza in Genova - Galleria Mazzini 1 int. 5 - tel. 541779, rimane a completa disposizione.

Confidando che la presente richiesta venga presa in benevola considerazione, si porgono ossequi.

I N T E R M A R I N E S.p.A.

Allegati

ANNESSO 10

**PROMEMORIA PER IL SIGNOR MINISTRO DEL SEGRETARIO GENERALE
DELLA DIFESA E COMMENTI**



Ministero della Difesa

UFFICIO DEL SEGRETARIO GENERALE

Roma, li 21 marzo 1978

PROMEMORIA PER IL SIGNOR MINISTRO

Il D. G. di Navalcostarmi ha fornito :

- a. nella relazione del 14 marzo 1978 allegata al decreto da approvare gli elementi richiesti dalla S. V. Onorevole con l'appunto in data 2 marzo 1977 ;
- b. con lettera a parte diretta a Difesa Gabinetto le considerazioni in merito a quanto reso noto dalle Ditte Picchiotti-Baglietto e Italcraft nell'esposto presentato direttamente alla S. V. Onorevole.

Ritengo però opportuno riferire alcune considerazioni generali, che non appaiono nella documentazione ma che tendono a chiarire la genesi del problema.

Il passaggio dal dragamine al cacciamine segna una svolta decisiva nella tecnica della bonifica dei campi minati in mare.

I dragamine infatti, non essendo dotati di apparecchiatura di scoperta delle mine, procedono in formazioni numerose lungo il tratto da dragare effettuando reiterati passaggi, tanti quanto necessario per eliminare il numero di "scatti" di ritardo di cui si presume possono essere dotate le mine, provocando quindi, dopo l'ultimo scatto, l'esplosione dell'ordigno a distanza di sicurezza a mezzo dei segnali magnetici ed acustici emessi.

Il cacciamine opera invece da solo all'interno del campo, ricercando le singole mine mediante sofisticate apparecchiature di scoperta ; non appena localizzata una mina, spesso a breve distanza, deve fermarsi sul posto e ruotare su se stesso senza perdere il contatto, assumendo la posizione e l'orientamento più conveniente per teleguidare sull'ordigno un vettore subacqueo che, dopo aver discriminato l'arma, vi deposita una carica esplosiva che viene fatta successivamente esplodere per telecomando dopo che vettore e cacciamine si sono portati a distanza di sicurezza.

Per poter compiere tali operazioni senza attivare i congegni magnetici, acustici ed a pressione delle mine, è necessario che il

cacciamine possegga caratteristiche di silenziosità, amagnetismo, assenza di vibrazioni e resistenza allo SHOCK molto spinte : é perciò necessaria una struttura di scafo del tutto particolare e diversa da quella dei dragamine, con impiego di materiali che oltre ad essere assolutamente amagnetici, consentano di realizzare uno scafo monoblocco antishock e strutture elastiche di sostegno dei macchinari che assorbano le vibrazioni e scarichino i rumori all'aria anziché allo scafo. La fibra di vetro impregnata (GRP) risponde a tali esigenze, ma mentre é di facile impiego per piccoli scafi per naviglio lusorio, essa richiede attrezzature e tecniche molto particolari per la realizzazione di scafi di grandi dimensioni e rispondenti alle esigenze prima indicate.

Anche se il costo specifico dello scafo é solo il 30% del costo della nave, esso rappresenta l'ossatura portante di tutto il sistema e deve essere già preformato con appositi stampi per accogliere tutti i macchinari e le apparecchiature ; é quindi necessario che tutta la costruzione sia sviluppata sotto la responsabilità della ditta costruttrice dello scafo.

Il rimanente materiale, il cui costo é di circa il 53% , oltre al 7% circa di spese di installazione, é costituito da motori, elettrogeneratori, sistema di propulsione e di orientamento, macchinari ausiliari ed apparecchiature varie, suddiviso fra numerose ditte subfornitrici. Il rimanente 10% é assorbito per allestimento, collaudi ed assistenza per le prove in mare.

Ne consegue che qualora si volesse affidare ad altri l'allestimento degli scafi già completi di macchinari ed apparecchiature la cui installazione a bordo deve essere effettuata dalle ditte specializzate subfornitrici sotto il controllo e con l'ausilio diretto del costruttore dello scafo in GRP, tale allestimento si ridurrebbe a ben poca cosa ed oltre a creare problemi di coordinamento, comporterebbe per l'Amministrazione Difesa un ulteriore onere derivante dal pagamento delle ROYALTIES che le ditte ricorrenti offrono, in caso di accoglimento delle loro proposte, alla INTERMARINE.

Per quanto attiene la costruzione navale militare in GRP, al momento attuale esistono in Europa le seguenti industrie :

- a. la ditta inglese VOSPER ;
- b. l'Arsenale Olandese di Karlskrona ;
- c. i cantieri dove verrà realizzato il programma belga-franco-olandese ;
- d. la ditta italiana Intermarine.

La tecnologia di quest'ultima Ditta ed i risultati conseguiti con le prove di scoppio effettuate al vero sulla Fetta di nave sono seguiti con grande, attuale, interesse dalle Marine Nato che devono provvedere alla realizzazione di cacciamine.

L'acquisizione del KNOW-HOW Vosper è soggetta a notevoli pagamenti di ROYALTIES. Ciò viene messo in evidenza dalla differenza dei prezzi quotati dall'Italcantieri nelle due diverse offerte relative alla realizzazione dell'impresa in soluzione VOSPER ed in soluzione Intermarine.

La scelta che sta operando la M. M. aprirà, d'altronde, sul piano tecnico, e in un momento ancora significativo nei riguardi di altri programmi esteri di costruzione di cacciamine, importanti elementi competitivi in favore dell'industria nazionale.

Una eventuale ripresa delle trattative, a prescindere da eventuali rivalse da parte della INTERMARINE che ha già prestato la prescritta fideiussione per la sottoscrizione del contratto avvenuta a seguito alla approvazione dello stesso da parte del Comitato consultivo di cui alla legge 22. 3. 1975 n. 57, porterebbe quasi certamente la riassegnazione dell'impresa alla stessa ditta con un ritardo di almeno 18 mesi in cui le maestranze resterebbero inattive, un sensibile aumento di costi ed una conseguente ulteriore riduzione del numero dei cacciamine da ordinare (poiché le disponibilità finanziarie della Legge Navale sono per ora fisse).

La sospensione o il ritardo dell'impresa potrebbero inoltre annullare o ridurre le possibilità di acquisire commesse estere o di cessione del KNOW-HOW nel momento in cui l'interesse per la costruzione di scafi in GRP si fa sempre più vivo.

Qualora nulla contro da parte della V. S. Onorevole, intenderei farLe visita con l'Amm. PAGLIA per eventuali ulteriori chiarimenti. =

IL SEGRETARIO GENERALE

M 0.2

Giuseppe

COMMENTI AL PRO-MEMORIA DEL SEGRETARIO GENERALE DELLA DIFESA IN DATA 21/3/78

DIRETTO AL MINISTRO DELLA DIFESA

dell'on. Mancini

Le affermazioni contenute nel promemoria di Segredifesa del 21 marzo 1978, relativo al contratto Intermarine, contengono gravi inesattezze e falsità, tali da ^{avv}poter fuorviare il destinatario del documento nella sua presa di decisioni in merito.

In particolare:

- 1) E' falsa l'affermazione secondo cui i cacciamine non debbano fare reiterati passaggi sul campo, ma li debbano fare soltanto i dragamine. Può darsi invece non solo che i cacciamine debbano fare dei passaggi (tutte le volte che l'eco sonar è poco nitido) ma debbano farne anche un numero maggiore di quelli previsti per i dragamine. Infatti per poter classificare ^{sicuramente} come "mina" un eco sul fondo, localizzato dal Sonar, possono occorrere numerose verifiche e quindi passaggi sul luogo che possono ^{in numero} superare anche quelli, necessari nel dragaggio ad influenza per azionare l'orologio degli scarti. (Per non parlare delle soste che possono rendersi necessarie in caso di difficoltà nella neutralizzazione delle mine, susseguente alla presa di contatto).
- 2) Non è affatto vero che il passaggio dall'utilizzo di dragamine all'utilizzo di cacciamine segni una svolta ~~positiva~~ nella tecnica di bonifica delle mine. Una affermazione come questa squalifica completamente, chi l'ha fatta, dal punto di vista tecnico. Infatti il cacciamine ^è resta del tutto "cieco" ed incapace di operare in determinate situazioni, nelle quali la bonifica delle mine può essere ^{eseguita} solo mediante il dragaggio ^{questo tipo di navi} ad influenza e quindi mediante dragamine, ~~resta~~ quindi che non ^{può} essere sostituito dai cacciamine. Circostanze che rendono non attuabile la

cacciamine sono ad esempio quelle che si verificano in situazioni come le seguenti:

a) quando le mine da fondo sono coperte da alghe o da altra vegetazione marina. (Nei nostri mari questo si verifica ad esempio nel Golfo di Cagliari, completamente coperto da vegetazione marina, un ancoraggio che, tra l'altro, è più importante delle acque italiane);

b) quando il fondale è molto roccioso;

c) quando le mine sono coperte da strati di sabbia o fango;

d) quando le mine sono molto profonde; ~~quando le condizioni di mare sono~~

e) ~~quando le condizioni di mare sono~~ tali da non consentire sufficiente stabilità per la localizzazione e i mezzi di distruzione delle mine.

Per questa ragione la Marina Militare italiana non potrà fare a meno dei suoi dragamine ad influenza. Per questa stessa ragione la Marina inglese e quella USA (cacciamine rispettivamente della classe Wilton e Avenger) hanno costruito le loro unità di "guerra di mine" ~~come~~ ^{con caratteristiche} polivalenti, cioè idonee a svolgere alternativamente compiti di cacciamine e di dragaggio ad influenza. I nostri cacciamine invece sono unità monovalenti in grado di eseguire solo la cacciamine e non il dragaggio ad influenza.

- 3) E' del tutto fuorviante e falso parlare di "s sofisticate" apparecchiature per la cacciamine. La cacciamine si esegue infatti da oltre 20 anni e i cacciamine con scafo in vetroresina esistono da oltre 10 anni; il primo, il Wilton, fu realizzato in Inghilterra nel 1970.
- 4) E' falso che solo il cacciamine debba possedere caratteristiche di silenziosità, amagnetismo, assenza di vibrazioni e resistenza allo shok molto spinte: le stesse caratteristiche deve infatti possedere il dragamine ad influenza ^{in quanto} ~~che~~ corre gli stessi rischi, operando sui campi minati. A prova di ciò basti ricordare il fatto

che alcuni nostri dragamine sono stati trasformati in cacciamine; il primo della serie fu il Mandorlo.

- 5) E' completamente falso il fatto che solo la vetroresina possiede le caratteristiche sopra specificate: basti pensare che i modernissimi caccia-dragamine degli USA della classe AVANGER sopra citata, ora in costruzione, hanno gli scafi in legno come del resto hanno i nostri dragamine ad influenza.
- 6) E' falso che l'allestimento non possa essere eseguito altro che nella ^{sede della} ditta costruttrice. Prova del fatto che sia stata pessima scelta quella di aver fatto eseguire l'allestimento da una subfornitrice nello stesso cantiere è che si sono prodotti enormi ritardi proprio a causa dell'allestimento. La stessa ditta Intermarine ha addebitato i ritardi nell'allestimento alla ditta Signani a cui l'allestimento aveva appaltato. Vero invece il fatto che l'Intermarine non aveva alcuna esperienza nell'allestimento di navi militari (la piccola vedetta ~~del Gabon~~ del Gabon non può certo fare testo), mentre altri cantieri tale esperienza di allestimento avevano. Gravissimo il fatto che nella ricerca di mercato non venisse chiesta una indicazione sulle specifiche capacità di allestimento.

Va tenuto ben presente in proposito che il Comitato aveva scelto per l'allestimento il cantiere di Monfalcone, cantiere che venne escluso con atto unilaterale, di dubbia legittimità, da parte del direttore generale di Navalcostarmi.

- 7) E' in larga parte falso ciò che si afferma circa le industrie in grado di eseguire costruzioni militari in G.R.P. (Glass Reinforced Plastic), che vengono elencate come: i Cantieri inglesi VOSPER, il cantiere olandese KARLSKRONA, i cantieri franco-belga-olandesi realizzatori del cacciamine tripartito, il cantiere Intermarine.

Infatti, a parte che non sono indicati i cantieri svedesi (che costruiscono con la tecnica del sandwich, da molti anni considerata la migliore esistente) paragonare l'Intermarine alla Vosper è semplicemente ridicolo. All'epoca del contratto la Vosper aveva prodotto scafi in vetroresina per cacciamine per oltre 10 anni, mentre l'Intermarine quando fu scelta nella ricerca di mercato non aveva prodotto nulla in questo campo. Infatti la prima produzione in vetroresina di grosso spessore dell'Intermarine fu quella della "fetta nave", cioè nulla di probante (la "fetta nave" non è una nave intera ma una sua sezione, e fra l'altro la fetta nave che fu costruita non era nemmeno in "scala reale" come previsto, ma aveva un volume pari a circa 1/3 della grandezza naturale!).

- 8) Quanto all'affermazione circa le Royalties richieste dalla Vosper si tratta di una questione interamente da provare, nel peso quantitativo. Se si pensa alla crescita astronomica dei costi che si è verificata nei cacciamine, dai 10 miliardi dell'offerta iniziale ai 16 della ricerca di mercato, ai circa 40 odierni, appaiono addirittura ridicole le preoccupazioni per i costi delle Royalties.
- 9) Quanto alla fideiussione della ditta Intermarine per la sottoscrizione del contratto e alle minacce di risarcimenti si tratta di una questione assai discutibile sul piano amministrativo.
- 10) Quanto infine alla minaccia fatta paventare di un ritardo di 18 mesi nell'inizio dei lavori nel caso il Ministro avesse obiettato alla immediata firma del contratto si tratta di una asserzione gravissima: infatti il segretario generale doveva ben essere al corrente che all'atto del contratto il cantiere era privo delle elementari strutture per avviare la costruzione e cioè della cosiddetta trincea e del banchino di varo e che si trattava di lavori che avrebbero richiesto più di 18 mesi.

(In effetti è risultato che furono necessari 2 anni e 3 mesi per avviare la costruzione).

Quanto all'ultimo paragrafo del promemoria dove si chiede un incontro col Ministro si tratta di una richiestaⁿ "assai *peculiar*" in relazione al contesto in cui è inserita.

Accame