

20/9/85

SUDAFRICA

L'Eldorado dei signori della guerra italiani

di Piero De Gennaro

In una intervista rilasciata sul numero 170 (1980) di *Aviazione e Marina* dal titolo: «Una Marina per il Sudafrica» J. Kramer, responsabile delle importazioni di armamenti del governo razzista, dichiarava: «Abbiamo avuto delle difficoltà per ricevere armi dall'Italia a causa dell'embargo dell'Onu, ma grazie ad amici che lavorano per alcune ditte italiane siamo riusciti ad acquistare i materiali che ci interessavano».

Spulciando i resoconti delle interrogazioni parlamentari, le risposte dei vari ministeri e con una ricerca accurata sui ritagli della stampa, è stato possibile verificare l'attendibilità delle dichiarazioni del funzionario sudafricano e constatare che il fenomeno è reale e di notevole rilievo.

L'Italia non ha mai rispettato in realtà le varie risoluzioni dell'Onu concernenti

l'embargo al Sudafrica. Vediamole: il 7 agosto del 1963 il Consiglio di sicurezza approvava una risoluzione che chiedeva a tutti gli stati di non vendere più armi al governo di Pretoria. Il 18 giugno del 1964 lo stesso Consiglio rincarava la dose estendendo l'embargo a equipaggiamenti e materiali necessari per la produzione e la manutenzione di armi e munizioni. Molti paesi rispettarono questa decisione ma la Francia e, in misura allora minore, l'Italia, non fecero cessare il flusso dei rifornimenti. Nel settembre del '63, pochi giorni dopo l'approvazione della prima risoluzione dell'Onu, il governo italiano autorizzava infatti la vendita di 1400 pistole Beretta calibro 9. Appena un anno dopo veniva concessa all'Aermacchi la licenza di esportare 10 *MB-326* completi di pezzi di ricambio. L'esportazione di questo tipo di materiali non violava le risoluzioni dell'Onu, affermarono le

«autorità competenti» perché riguardava «velivoli da addestramento». L'*MB-326* è in realtà un aviogetto che, adeguatamente armato, (e lo erano quelli venduti al Sudafrica) trova «ottimo» impiego nelle azioni antiguerriglia.

Nel 1967 il presidente della commissione sull'apartheid dell'Onu, Marsh Achkar, accusò l'Italia di essere il maggiore fornitore di armi al Sudafrica. La risposta italiana a questa accusa fu una fornitura di 40 aerei *MB-326M* del-

l'Aermacchi e la vendita della licenza di fabbricazione in loco per 234 aerei.

A tutto il 1971 il Sudafrica ha anche acquistato in Italia 10 aerei da pattugliamento marittimo *P-166* della Piaggio e 20 aerei militari da trasporto *AL-60* sempre della Piaggio.

La Contraves e la Selenia hanno fornito al Sudafrica centrali di tiro per batterie antiaeree, radar e centrali di tiro navali. Nel 1972 (ma se ne è avuta notizia soltanto due anni dopo) l'Aermacchi concedeva la

licenza per la produzione dell'*MB-326K*. In quello stesso anno entravano in vigore ulteriori sanzioni dell'Onu mentre il governo italiano rispondeva con la vendita di 40 *AM-3C*, aerei a elica antiguerriglia, una coproduzione dell'Aeritalia-Aermacchi. Nel 1977, in pieno periodo di unità nazionale, la Oerlikon italiana vendeva al Sudafrica 40 cannoni antiaerei da 35mm; l'Oto Melara piazzava 400 cingolati per trasporto truppe *M-113*, 50 cannoni semoventi da 155mm *M-109*; l'A-

gusta vendeva infine 25 elicotteri AB-205A (è il caso di ricordare che Agusta e Oto-Melara sono aziende a partecipazione statale).

Gli ottimi rapporti che intercorrono tra Israele e Sudafrica hanno fatto sì che cannoni navali da 76/62 della Oto-Melara, venduti a Israele, finissero, con l'autorizzazione del governo italiano, al governo razzista sudafricano.

Secondo dati forniti dal Sipri, nel periodo 70-76 sono entrati nelle casse dell'industria bellica italiana più di 150 milioni di dollari. Il dato si riferisce soltanto alle vendite ufficiali e non tiene perciò conto del fiorente mercato nero. Alla fine del 1979 in una intervista al *Tirreno* di Livorno un dirigente della Whitehead-Motofides, la più importante industria di armi subacquee (siluri), raccontava come la sua azienda aveva aggirato l'ostacolo dell'embargo e venduto al Sudafrica un certo nu-

mero di siluri A-244: la Motofides aveva stipulato un contratto con la società Tirrena (con sede a Roma, in via XX settembre), la quale a sua volta aveva ottenuto i permessi per l'esportazione di materiali meccanici dal ministero per il commercio con l'estero.

Casi del genere non sono affatto rari e comportano pochissimi rischi. Basta imitare la società Tirrena, spedire cioè armi smontate facendole passare per strumentazioni meccaniche, scegliere un porto tranquillo per le operazioni di imbarco, e il gioco è fatto.

In un documento presentato in questi giorni dalla Fim-Cisl della Lombardia si afferma che in questi ultimi 5 anni l'Aermacchi ha continuato ad inviare parti di ricambio alla Saaf (forze aeree sudafricane). Le spedizioni avvengono attraverso la Gondrand di Como.