

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

Doc. IV
n. 176

DOMANDA DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE

e di autorizzazione a compiere gli atti di cui all'articolo 343, comma 2, del codice di procedura penale

CONTRO IL SENATORE

CARLO BERNINI

per il reato di cui agli articoli 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195, e 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659
(violazione delle norme sul contributo dello Stato al finanziamento pubblico dei partiti politici)

Trasmessa dal Ministro di grazia e giustizia

(CONSO)

il 17 giugno 1993

Al Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

Roma, 17 giugno 1993

Per il tramite del Procuratore Generale presso la Corte di Appello, il Procuratore della Repubblica legittimato alle indagini mi ha inviato l'allegata richiesta di autorizzazione a procedere nei confronti del parlamentare sopra indicato.

Per le iniziative di competenza, trasmetto pertanto la predetta richiesta con il fascicolo contenente gli atti del relativo procedimento.

Il Ministro
(F.to CONSO)

PROCURA DELLA REPUBBLICA
presso il TRIBUNALE Ordinario di Milano

N. 8655/92 R.G.

Milano, 7.6.1993

AL

SIGNOR PRESIDENTE DEL

SENATO DELLA REPUBBLICA

R O M A

OGGETTO: Richiesta di autorizzazione a procedere formulata dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Milano nei confronti del Senatore Carlo BERNINI, nato a Bondeno il 6.5.1936.

1) Premessa.

Nell'ambito dei procedimenti 6380/91, 8655/92, 522/93, 706/93 ed in altri connessi e collegati è emersa una pluralità di fatti giuridicamente qualificabili come falsi in bilancio, turbata libertà degli incanti, violazioni della disciplina sul finanziamento dei partiti politici e delle loro articolazioni, corruzioni, concussioni ed altri reati contro la pubblica Amministrazione e contro il patrimonio, riguardanti il pagamento di somme di denaro o altre utilità a pubblici ufficiali, incaricati di pubblico servizio e ad esponenti politici e riferibili alla gestione di enti e/o aziende pubbliche e di società con capitale controllato da enti pubblici ed usufruenti di contributi, sovvenzioni e finanziamenti pubblici oltre che concessionarie esclusive per la progettazione e costruzione di opere pubbliche.

E' stato in particolare accertato che, nell'area milanese, in tutti i settori sottoposti ad indagine la gestione di numerosi enti pubblici e di società a partecipazione pubblica (P.A.T., I.P.A.B., M.M., A.T.M., S.E.A., A.E.M., A.M.S.A.) era caratterizzata dalla percezione di ingenti somme di denaro al fine di manipolare le gare attraverso le quali venivano assegnati i lavori, alleggerire i controlli sulla loro esecuzione,

prevenire intralci nella loro gestione, evitare gravosi ritardi nei pagamenti da parte degli enti. Tali somme solo in parte - e non sempre - venivano trattenute da coloro che le avevano richieste o comunque ricevute, più spesso venivano a loro volta versate ad esponenti politici i quali, ricoprissero o meno cariche pubbliche, avevano o avrebbero successivamente svolto quanto meno una funzione di garanzia (direttamente ovvero attraverso la loro influenza su chi le cariche pubbliche ricopriva) in ordine alla vincita della gara, alla favorevole gestione del contratto, alla tempestività dei pagamenti e così via.

Nel prosieguo delle indagini sono via via emersi reati connessi, non più circoscritti alla sola area milanese, bensì riferibili ad appalti pubblici (e più in generale a rapporti con la pubblica Amministrazione) intervenuti nella Regione Lombardia e non solo. Così questo Ufficio si è dovuto occupare delle illicite commesse in tema di discariche, di ospedali, di appalti delle Ferrovie Nord Milano ed altro, con riferimento a situazioni od enti di livello regionale.

Si è altresì potuto constatare che fenomeni analoghi a quelli verificatisi nel comune di Milano coinvolgevano enti omologhi di altre città (ad esempio ACEA, ATAC e ACOTRAL in Roma) e che lo stesso metodo di aggiudicazione e gestione degli appalti veniva applicato a contrattazioni

riguardanti i lavori sulle strade nazionali e sulle autostrade, la vendita di immobili ad enti pubblici, la costruzione di istituti penitenziari, i lavori e le forniture per centrali ENEL, per impianti ASST, ecc. (le citazioni sono a titolo di esempio), interessando l'intero territorio nazionale.

Di tali risultanze si é dato conto nelle richieste di autorizzazione a procedere nei confronti dei Deputati Renato ALTISSIMO, Luigi BARUFFI, Giancarlo BORRA, Antonio CARIGLIA, Giovanni CERVETTI, Benedetto CRAXI, Cesare CURSI, Paris DELL'UNTO, Antonio DEL PENNINO, Gianni DE MICHELIS, Agostino MARIANETTI, Renato MASSARI, Elio MENSURATI, Gabriele MORI, Sergio MORONI, Paolo PILLITTERI, Pierluigi POLVERARI, Raffaele ROTIROTI, Italice SANTORO, Giorgio SANTUZ, Vittorio SBARDELLA, Bruno TABACCI, Carlo TOGNOLI e dei Senatori Franco BONFERRONI, Severino CITARISTI, Francesco FORTE, Giorgio GANGI, Cesare GOLFARI, Ezio LEONARDI, Giorgio MOSCHETTI, Angelo PICANO, Franco REVIGLIO DELLA VENERIA e Giuseppe RESTA il cui testo si allega in copia.

Nell'ambito delle indagini sono emersi fatti relativi ad illeciti versamenti di somme riguardanti anche il Sen. BERNINI per i quali viene formulata la presente richiesta di autorizzazione a procedere.

2) I fatti ascritti al Sen. BERNINI.

Paolo CHICCO, manager di FIAT IMPRESIT S.p.a, interrogato in data 12.5.1993 ha riferito:

<<Dal 1985, FIAT IMPRESIT, nel quadro di una più generale strategia FIAT di attenzione ai problemi della mobilità e dello sviluppo delle condizioni del traffico nei centri urbani, ritenne indispensabile acquisire tecnologie innovative di valore tecnico assoluto nel campo del trasporto di massa a guida vincolata.

Ritenendo che i costi di sviluppo ex novo di tali tecnologie fossero incompatibili con le dimensioni, anche in prospettiva, del mercato italiano; ed anche in ordine alla volontà di costituirsi una posizione competitiva tecnicamente ed economicamente inoppugnabile; dopo studi ed analisi approfondite, nel 1986 si decise di puntare su una tecnologia già collaudata e che rispondeva al meglio ai criteri di selezione impostici, pur essendo basata su di un sistema di sostentamento mai usato per questo in Italia.

L'effettivo decollo di qualsiasi progetto era comunque escluso all'origine dalla mancanza di un quadro legislativo e finanziario di una qualche consistenza.

All'inizio del 1989 era stato portato alla attenzione del Parlamento di legge di iniziativa Trasporti/aree urbane sui

trasporti rapidi di massa. La materia presentava così nuova che noi ed Ansaldo, unici detentori di tecnologie realmente innovative, fummo richiesti da organismi tecnici vicini al Ministero dei Trasporti di dare assistenza alla stesura della parte tecnica del testo di legge, onde metterlo in linea con l'evoluzione tecnica della materia.

In questo quadro nel corso di un incontro con il senatore REZZONICO, all'ora vice presidente o segretario della commissione Trasporti del Senato, egli mi segnalò l'opportunità di metterci in contatto con l'avvocato Vittorio CAPORALE, incaricato di coordinare la stesura del testo legislativo; per cui saltuariamente ci rifacevamo a lui per discussioni ed osservazioni di carattere tecnico.

Malgrado ciò l'hiter di elaborazione procedeva faticosamente e fra numerosi contrasti, con pesanti rischi di penalizzazione sul lato delle prescrizioni tecniche e sui criteri di ammissibilità dei singoli progetti.

Più in particolare FIAT IMPRESIT aveva fortissimi motivi per temere che la tecnologia assolutamente innovativa per il mercato italiano da lei scelta e detenuta potesse essere discriminata, se non esclusa.

Essendosi finalmente profilata nel 1991 la possibilità di arrivare comunque ad un esito della vicenda, fu però evidenziato, sempre a noi ed Ansaldo, a quel punto dallo stesso avvocato CAPORALE, la necessità di far fronte ad una

serie di esigenze rappresentate da partiti, Ministri, Parlamentari ed organismi tecnici.

In considerazione dei rischi succitati, tenuto conto delle conseguenze negative praticamente certe che un rifiuto unilaterale da parte nostra avrebbe potuto comportare dovetti accondiscendere e di conseguenza effettuati i seguenti pagamenti, avvenuti nella primavera del 1992:

- all'onorevole BERNINI sul conto estero PO 121450-0 riferimento GABRIELI presso la SWISS BANK CORP. -Zurigo la somma di lire 250 milioni riscontrabile sull'estratto conto SACISA del 10.04.1992 per 204.415,37 dollari usa.

Devo precisare che tale somma ci fu restituita nella primavera del 1993.

- all'onorevole Antonio TESTA sul conto corrente estero numero 061365 S presso la banca PARIBAS -Ginevra la somma di lire 175 milioni riscontrabile sull'estratto conto SACISA del 07.04.1992 per 141.842,82 dollari usa.

Non so se e quali pagamenti abbia effettuato Ansaldo.>>.

Vittorio CAPORALE (int. 19.5.1993) ha confermato siffatte risultanze:

<<Su esempio di quanto attuato nei Paesi esteri, agli inizi del 1989 in Italia partiva una iniziativa governativa (trasporti ed aree Urbane) sui trasporti rapidi di massa, in superficie, altamente tecnologici ed innovativi rispetto al sistema tradizionale, molto più costoso. Venni a

conoscenza dell'iniziativa stessa e quindi approfondii in una riunione di tecnici presso la Commissione Lavori Pubblici della Camera presieduta dall'On. BOTTA, alla quale partecipò sicuramente un rappresentante FIAT. Venni chiamato in quella riunione in qualità di esperto ed unitamente ad altri tecnici. Premetto che FIAT, nelle sue articolazioni più vicine al mio ramo d'attività, è storicamente mia cliente. Ad esempio ho rapporti con PAPI della COGEFAR, con MONTEVECCHI della FIAT ENGINEERING. Ero interessato al problema delle Metropolitane Leggere perchè nel disegno di legge, unitamente alla parte relativa alle Metropolitane leggere, era previsto uno stanziamento per le Ferrovie in concessione che, come diremmo dopo, rientravano in un contratto di attività di servizi che la mia società aveva. Quindi l'approvazione del disegno di legge avrebbe comportato sicuramente un aumento del contratto già in essere e probabilmente occasioni di nuovo lavoro. Seguivo l'iter legislativo anche per conto della FENIT SERVIZI Srl di cui era Presidente il Sen. REZZONICO, società mia committente nel settore delle ferrovie concesse. Partecipai ad una riunione in sede FENIT, presso il Presidente della stessa società Senatore Augusto REZZONICO ed alla presenza di un dirigente FIAT, credo il Dr. CHICCO. Quest'ultimo si mostrò interessato al programma e disse di voler istaurare rapporti professionali con FENIT e con la mia società

COGESIN. Iniziammo una serie di riunioni con FIAT, nella persona del Dr. CHICCO, e dell'ANSALDO TRASPORTI, mi pare con sede in Napoli, nella persona del Sig. TESTA Gabriele. Interesse di queste due società, al di là di altri emendamenti di poco conto, era di introdurre una sorta di esclusiva per i loro prodotti che erano a loro dire gli unici referenziati e quindi in esercizio. In sostanza ANSALDO e FIAT volevano che nella legge si prevedesse il requisito che le tecnologie utilizzate fossero "sperimentate", escludendo così concorrenza straniera a favore delle due società che in tal senso ritengo avessero già raggiunto un accordo. Preciso che la legge venne emanata come legge generale di spesa mentre gli affidamenti specifici di realizzazione dovevano essere fatti dagli Enti locali. L'iter della legge ebbe una brusca accelerazione solo con l'approssimarsi della scadenza della legislatura del 1992. Fu chiaro che i parlamentari più competenti avrebbero gradito, almeno a posteriori, un riconoscimento utile al finanziamento della imminente campagna elettorale per le politiche del 1992. Insieme ai predetto Rappresentanti delle due società, individuammo in BERNINI (D.C.), CONTE (P.S.I.) e TESTA (P.S.I.) i destinatari del possibile finanziamento. Fu questo un nostro convinto pensiero (mi riferisco a me, CHICCO e TESTA) anche se nessuna richiesta specifica ci era stata fino a quel momento

fatta. Valutammo che della questione si interessava anche l'On. BOTTA ma dicemmo che non avrebbe fatto nessuna richiesta e quindi non ne tenemmo conto in quella sede. La legge nr. 211/92, emanata nel Febbraio 1992, non fu approvata nelle modalità sperate dalla ANSALDO e FIAT ma nonostante questo, stante che la stessa comunque attivava circa 5000 miliardi di investimento, portò ad un riconoscimento economico a favore dei politici. La volontà del versamento a favore della campagna elettorale non venne mai da noi pienamente manifestata ma forse venne fatta trapelare nel corso dei contatti preliminari tenuti in sede di commissione per studi ed altro, di tal chè l'On. TESTA (Presidente della Commissione Trasporti che presiedeva la Commissione Parlamentare in sede legislativa per l'approvazione della legge 211/92), dopo l'emanazione della legge ed ancor prima delle elezioni mi disse espressamente che sperava che la FIAT e l'ANSALDO lo sostenessero nella campagna elettorale. Al momento le richieste inoltratemi dal politico TESTA avevano quale unica destinazione dei versamenti, le casse del P.S.I. (di cui lui era esponente) ed egli mi fece capire che gradiva del denaro per il finanziamento della sua campagna elettorale. Io discussi del versamento ai partiti con CHICCO e con TESTA (ANSALDO) rappresentando questa esigenza. A tal fine mi attivai, su loro richiesta, per ricevere e consegnare le coordinate per

An versamento all'estero. Ricordo che l'On. TESTA mi passò un pezzetto di carta, da me poi dato ai predetti CHICCO e TESTA (ANSALDO), nel quale ricordo la parola "PARIBAS" indicante l'Istituto bancario Svizzero, presso cui effettuare il versamento. Non ricordo il numero di riferimento del conto ed ho incertezza tra la città di Zurigo e quella di Ginevra quale sede della Banca. Dopo aver consegnato questo foglietto, io mi sono disinteressato del perfezionamento dei versamenti. Conoscevo perfettamente la volontà delle due società nel farlo tant'è che capii, facendo un discorso più generale su tale finanziamento, [che] l'ANSALDO TRASPORTI avrebbe provveduto al contributo a favore dell'On. CONTE (così come mi fece capire TESTA) e la FIAT... a favore dell'On. BERNINI. Onestamente non ho lo stesso ricordo preciso di aver dato un biglietto con i dati di un conto del BERNINI. Non lo escludo per quanto dirò poi sui rapporti con FERLIN. Infatti, mentre ho una certa confidenza con l'On. TESTA, ne ho di meno con il BERNINI. Al riguardo tengo a precisare che BERNINI all'epoca era Ministro dei Trasporti e CONTE Ministro delle Aree Urbane. Però il sistema dei versamenti di denaro che Noi abbiamo fatto a Loro favore era riferito alla loro attività di Parlamentari di rilievo, al fine di concorrere alla approvazione di un documento legislativo che era stato elaborato dall'apposita Commissione Parlamentare (di cui ho

finanzi detto) in sostituzione di un disegno di legge ad iniziativa ministeriale dei precedenti Ministri SANTUZ e TOGNOLI; in pratica l'attività di promozione del disegno di legge a livello ministeriale si era già esaurita ed il testo era passato alla Commissione Camerale e Noi siamo intervenuti in tale sede per cercare di far valere le nostre ragioni imprenditoriali.

In definitiva, come da accordi intervenuti tra noi è successo che:

- la FIAT ENGINEERING in persona di CHICCO si impegnò a versare del denaro agli Onorevoli TESTA e BERNINI;
- la ANSALDO, in persona di Gabriele TESTA, si impegnò a versare del denaro all'On. CONTE...
- da parte mia non pagai alcuno in questa occasione perchè mi ero fatto carico verso il sistema delle imprese di sponsorizzare le proprie ragioni in sede di Commissione Parlamentare.>>.

Sulla base di tali affermazioni si è proceduto contro Gabriele TESTA il quale (int. 24.5.1993) ha affermato:

<<Nel 1990 in vista della promulgazione di una legge per il finanziamento dei sistemi di trasporto rigido di massa fu costituita una commissione, per volontà del Senatore REZZONICO, che potesse fare da consulente alla commissione trasporti della Camera presieduta dall'onorevole TESTA. La commissione coordinata dall'Avvocato CAPORALE, era

costituita dalla FENIT (SANZA, REZZONICO ed ACCIAIOLI) e da rappresentanti della FIAT e dell'ANSALDO TRASPORTI in quanto tali società erano le uniche a disporre di sistemi di trasporto moderni, idonei (metropolitane leggere ad automazione integrale) e referenziati in varie città del mondo. L'ingegner MARAINI, all'epoca amministratore delegato dell'ANSALDO TRASPORTI, mi chiese di partecipare insieme a lui a tale commissione in quanto esperto di questi sistemi di trasporto, soprattutto per quanto attiene agli aspetti della sicurezza. Per la FIAT partecipavano il dottor MOSCONI e il dottor CHICCO. I lavori della commissione andarono avanti per molto tempo (quasi due anni). FIAT e l'ANSALDO si aspettavano che nella emananda legge fosse recepita, in vista delle considerazioni che precedono, la priorità da attribuire sia alle metropolitane leggere ad automazione integrale rispetto a quelle tradizionali (per i bassi costi di costruzione e gestione) sia ai requisiti e alle referenze che tali sistemi innovativi dovevano avere. Nel corso della discussione alla Camera sul disegno di legge l'ingegner ARTUSI della ANSALDO TRASPORTI di Torino mi richiese se ero disponibile ad illustrare all'onorevole BOTTA i vantaggi delle metropolitane leggere ad automazione integrale rispetto a quelle tradizionali. L'onorevole BOTTA, presidente della commissione lavori pubblici, ambiente e territorio, non aveva mai avuto rapporti fino ad allora con

la commissione consultiva coordinata dall'Avv. CAPORALE. L'incontro avvenne nella sede della DC di Piazza del Gesù. L'Onorevole BOTTA mi chiese se alla mia presentazione poteva assistere anche il Senatore CITARISTI, che io allora non sapevo nemmeno chi fosse, il quale mi fece varie domande sulla possibilità di suddividere le forniture di una metropolitana leggera ad automazione integrale ai vari attori dell'industria italiana del settore. Gli risposi che ciò non era possibile in quanto i veicoli, il sistema di automazione integrale erano un insieme non separabile che doveva essere realizzato sotto la responsabilità di un solo fornitore.

La legge 211/92 promulgata e approvata dal Parlamento non ha recepito il concetto di dare priorità alle metropolitane leggere ad automazione integrale né ha privilegiato i sistemi referenziati. Ciò soprattutto per la ferma opposizione dell'ABB (ingegner BRAGLIA) e della SOCIMI (ingegner MARZOCCO) che, si diceva, si erano rivolti direttamente alla segreteria nazionale di PSI...

Approvata la legge dal Parlamento l'avvocato CAPORALE si fece vivo prima e con me per comunicarci la necessità di informare le nostre rispettive direzioni aziendali per i pagamenti urgenti che dovevano essere effettuati ad una serie di personaggi politici che chiedevano una ricompensa per l'approvazione della legge. Per quello che mi riguarda

gli feci presente che mi sembrava strano che per una legge approvata dal Parlamento italiano si dovessero versare contributi in denaro da parte delle aziende. L'avvocato CAPORALE replicò che questo era il sistema vigente in Italia. L'elenco delle persone a cui la FIAT e l'ANSALDO TRASPORTI dovevano versare del denaro erano:

- l'Onorevole TESTA, al quale doveva essere versata una somma complessiva di circa 350 milioni per metà da parte della FIAT ENGINEERING e per metà da parte della ANSALDO TRASPORTI;

- professor BERNINI, al quale doveva essere versata una somma complessiva di circa 500 milioni per metà da parte della FIAT ENGINEERING e per metà da parte dell'ANSALDO TRASPORTI;

- ...

Il dottor CHICCO mi disse di aver ricevuto nel frattempo dall'avvocato CAPORALE i numeri di conto corrente dell'Onorevole TESTA e del professor BERNINI. L'avvocato CAPORALE gli aveva detto di provvedere rapidamente ai versamenti anche considerando l'avvicinarsi delle elezioni del 5 aprile 1992.

Poiché facevo resistenza ad incontrare il dottor CHICCO, anche per difficoltà connesse ai miei impegni di lavoro, un giorno il dottor CHICCO si decise ad inviarmi per fax i numeri di conto dell'Onorevole TESTA e del professor

BERNINI. Della cosa informai l'ingegner IANUARIO...>>.

Enzo IANUARIO, amministratore delegato di ANSALDO TRASPORTI (int. 24.5.1993) ha aggiunto:

<<Nel 1992 dopo l'approvazione della legge sulle così dette metropolitane leggere nr.211/92 doveva essere varato il relativo regolamento di attuazione necessario per l'operatività della legge in quel frangente venni informato dal Dr TESTA Gabriele dell'Ansaldo Trasporti mio collaboratore che aveva avuto dal Dr CHICCO della FIAT due numeri di conto correnti su cui l'Ansaldo doveva versare delle somme di denaro a fronte di pressioni nel mondo politico che avrebbero dovuto varare il programma tuttavia. In buona sostanza il Testa nel indicarmi i due conti correnti mi disse che la somma che dovevamo elargire si aggirava a circa L. 300 milioni per ciascun conto ed inoltre mi avvisò che si trattava di una prima trance e che ci sarebbe stato un successivo versamento di pari importo quindi dovevamo versare complessivamente la somma di 1.200 milioni circa.

I due conti correnti, di cui uno di questi ricevo notizia in questo momento tramite il difensore Avv. PAGANO che l'ha ricevuto telefonicamente ovvero il nr. 0613653 REF 2546 Paribas Ginevra, erano intestati rispettivamente a quanto mi fu detto dal TESTA, a BERNINI (ministro dei trasporti dell'epoca) e all'On. TESTA (presidente della Commissione

dei Trasporti della Camera dei Deputati).

Di tale richiesta chiesi conferma al Dr. MOSCONI della FIAT IMPRESIT il quale mi confermò le richieste avanzate dal CHICCO nei confronti del TESTA confermando inoltre che se non si pagava la legge sarebbe rimasta lettera morta.

In questo contesto io ricevevo anche pressioni per dazioni di denaro ai partiti politici dall'Avv. CAPORALE che in quel momento, mi sembra fosse Coordinatore della Commissione Parlamentare per l'attuazione della 211/92 e che comunque ai miei occhi rappresentava il mondo politico. In buona sostanza il CAPORALE mi sollecitava il pagamento ventilandomi il blocco della fase attuativa: blocco che sarebbe avvenuto non ad opera del Ministro Bernini ma più in generale del sistema politico nel suo complesso che era in grado di fare e non fare il regolamento ovvero di controllare i relativi finanziamenti a seconda della nostra disponibilità o meno di effettuare elargizioni di denaro. Insomma a tutt'oggi non è stata effettuata nessuna commessa ne quindi si può dire che vi sia stato qualche specifico accordo o imposizione da parte dell'allora Ministro; invece è il sistema politico nel suo complesso che anche a fronte di emanazioni di leggi o di strumenti attuativi delle stesse pretende - come nel caso di specie ha preteso - il preventivo impegno al versamento di un obolo scaglionato nel tempo. Voglio precisare, inoltre che il CAPORALE in queste sue

richieste si faceva portavoce di altre persone di cui non ricordo chi fossero ma comunque consegnò al TESTA una lunga lista di circa una decina di nomi di personaggi politici a cui erano destinate le somme di denaro da versare e che comunque il TESTA mi fornì una copia che successivamente distrussi perchè i nomi non mi interessavano. TESTA però sul punto potrà essere più preciso.

Al termine di questi colloqui detti disposizione al Direttore Amministrativo e Finanziario Dr. LORDI Decio di provvedere al pagamento di una prima trancia di L.261 mila dollari, cosa che avvenne su uno dei due conti esteri, che recentemente ho appreso appartenere all'On. TESTA ovvero il suindicato nr. 0613653 REF 2546 Paribas Ginevra.

Di detta somma non sono in grado di riferire come venne reperita in quanto se ne occupò il Dr. LORDI Decio.

Peraltro in realtà io avevo consentito il pagamento di solo una rata in quanto riluttante a questi versamenti e poi ci fu in coincidenza l'inizio delle indagini giudiziarie di Milano e quindi le pressioni rallentarono.

Concludendo sul punto posso così riepilogare:

- Ing. TESTA mi ha fatto presente che bisognava pagare diversi politici di cui all'elenco sopra riferito;
- tra questi politici vi era sicuramente l'On. TESTA e il Min. BERNINI per i quali congiuntamente doveva essere prevista una cifra di 1.200 milioni e ciò metà ciascuno;

- a fronte di questi impegni l'Ansaldo Trasporti a effettuato a tutt'oggi un solo versamento di 261mila dollari sul C.C. estero fornito da TESTA.

- Nulla ancora era stato versato allo scoppio delle indagini Mani pulite dall'Ansaldo all'On. BERNINI;

- Il Dr. Mosconi ha riferito che per la FIAT Engeenering avrebbe provveduto direttamente in quanto anch'essi avevano lo stesso problema.>>.

Bruno MUSSO, vice presidente ed amministratore di ANSALDO S.p.a., interrogato il 29.5.1993 ha confermato tali affermazioni:

<<Debbo per altro riconoscere che nel passato alcuni dirigenti del gruppo hanno avuto modo di segnalarmi genericamente situazioni di difficoltà nell'acquisizione di contratti dovute a pressioni di personaggi politici ed io pur senza entrare nel merito specifico ho preso atto della situazione di emasse in cui si trovavano, invidandogli di evitare il più possibile compromissioni e di cedere solo la dove non se ne poteva proprio fare a meno. E in tale contesto che si inserisce anche l'episodio di cui al capo di imputazione contestatomi con l'attuale provvedimento restrittivo (versamento da parte di IANUARIO Enzo dell'ANSALDO TRASPORTI di somme di danaro a BERNINI e TESTA in relazione al finanziamento della legge per le c.d. metropolitane leggere): in sostanza io mi sono limitato a

prendere atto di quanto riferitomi dallo IANUARIO facendogli presente di operare solo se proprio non ne poteva fare a meno.>>.

L'effettuazione dei pagamenti da parte del gruppo FIAT è stata confermata anche da Antonio MOSCONI che peraltro ha escluso il proprio coinvolgimento.

3) I reati ipotizzati.

Le condotte descritte integrano palesemente il concorso nel delitto di cui agli artt. 7 L. 2 maggio 1974 n. 195 e 4 L. 18 novembre 1981 n. 659, attesa la qualità soggettiva del percipiente.

Infatti i versamenti di denaro di cui alle imputazioni sono tutti avvenuti in violazione delle forme previste dalla legge sul finanziamento ai partiti.

La competenza per tali reati appartiene a questo Ufficio ai sensi degli artt. 6, 8, 12, 15 e 16 del codice di procedura penale, trattandosi di reati in concorso necessario con quelli ascritti agli eroganti.

Costoro rispondono peraltro di ulteriori delitti più gravi di competenza di questa A.G., riconducibili ad un unico disegno criminoso e quindi connessi ai sensi dell'art. 12 lettera b del codice di procedura penale.

4) Richiesta di autorizzazione a procedere.

Alla luce di quanto fino ad ora esposto, non apparendo manifestamente infondata la notizia di reato, va formulata richiesta di autorizzazione a procedere ed al compimento degli atti di indagine di cui all'art. 343 comma 2 del codice di procedura penale (che comprendendo anche atti a sorpresa non possono essere meglio indicati pena la loro totale inefficacia);

P.Q.M.

visti gli artt. 273, 274, 275, 343, 344 c.p.p.;

IL PUBBLICO MINISTERO

ai sensi dell'art. 68 della Costituzione della Repubblica;

CHIEDE

l'autorizzazione a procedere ed a compiere gli atti di indagine di cui all'art. 343 comma 2 c.p.p. (per i quali ai sensi dell'art. 68 della Costituzione della Repubblica si ritenga necessaria espressa autorizzazione) nei confronti del Sen. Carlo BERNINI per il seguente reato:

4) del delitto di cui agli artt. 7 legge 2 maggio 1974 n.195
4 legge 18 novembre 1981 n. 659 perché, nella sua qualità
di Senatore della Repubblica, riceveva da FIAT IMPRESIT la
somma di lire 250.000.000 accreditata su conto estero,
erogata senza deliberazione dell'organo sociale e iscrizione
a bilancio della società erogante.

In Italia e all'estero nella primavera 1992.

Si allegano gli atti di cui all'accluso elenco.

Il Procuratore della Repubblica

Dr. Antonio Di Pietro **Sostituto**

Dr. Piercamillo Davigo **Sostituto**

Dr. Gherardo Colombo **Sostituto**

Dr. Gerardo D'Ambrosio **Aggiunto**

Dr. Francesco Saverio Borrelli