

Da "Il Manifesto" 06/06/2010

07 POLITICA & SOCIETÀ

06.06.2010

www.ilmanifesto.it

APERTURA | di Enrico Fedrighini

LIVORNO

Il segreto di Camp Darby La base Usa è l'unica a sapere cosa è davvero accaduto alla **Moby Prince**. La richiesta di archiviazione da parte della procura rischia di chiudere definitivamente il caso. La richiesta di archiviazione delle nuove indagini sulla tragedia del **Moby Prince**, presentata dalla procura della Repubblica di Livorno, merita nella medesima misura rispetto e attenzione. Rispetto per l'oggettiva difficoltà del lavoro svolto, a distanza di tanto tempo; e forse anche per l'inadeguatezza del solo strumento giudiziario laddove la ricerca della verità si interseca con la necessità di accedere ai dati rilevati dai sistemi di controllo e monitoraggio di tipo militare, come gli archivi delle registrazioni radar. Non a caso chi scrive aveva auspicato la nascita di una specifica Commissione parlamentare di inchiesta, proposta in diverse legislature ma mai attivata. Ed è un lavoro che merita attenzione, perché è da alcuni particolari che emerge il tutto. Molte domande rimangono senza risposta. Un esempio: il famoso video rinvenuto a bordo del traghetto, nella borsa di una delle vittime, miracolosamente integro e consegnato al magistrato solo dopo che qualcuno aveva provveduto a tagliarne una parte: si vedono le immagini di una famiglia in cabina, pochi minuti prima della collisione: poi improvvisamente le riprese si interrompono e il nastro risulta tagliato e incollato da qualcuno (relazione Criminalpol). Chi e perché ha compiuto questa azione? Che fine ha fatto il pezzo di nastro tagliato? I magistrati sono oggi convinti che l'idea che qualcuno abbia appositamente tagliato e fatto sparire una parte di nastro sia una «suggestiva congettura» ma nulla di più, dato che «se c'è stata una parte mancante, si è trattato di un piccolo frammento completamente attaccato al congegno definito "finestrella", deformato da calore...». E chi lo dice? Un ispettore della polizia scientifica che non era presente al ritrovamento, ma ne aveva ricostruito la dinamica attraverso il racconto fattogli da un collega, ora deceduto, il quale aveva accusato i medici legali di aver operato il taglio del nastro. Accusa incredibile, ovviamente negata dai medici legali. Ma c'è un altro fatto curioso: il professore Alessandro Bassi Luciani, medico legale che invece era davvero presente al ritrovamento, afferma che «... a tutti venne il sospetto che potesse essere ancora utilizzabile il nastro, perché la telecamera non presentava evidenti tracce di abbruciamento. L'oggetto fu quindi preso direttamente in consegna dalla Polizia Scientifica». La videocamera verrà consegnata al magistrato solo dopo un taglio e una giunzione effettuati da una mano ignota alla parte finale del nastro, quella certamente più utile (anche attraverso le più avanzate tecniche scientifiche) a rivelare quanto avvenuto a bordo. Il pezzo mancante del nastro? Non è mai stato ritrovato. La videocamera? Non è mai stata ritrovata. Ma andiamo alla questione centrale. La sera del 10 aprile

1991 il porto di Livorno, più che uno scalo civile, somiglia a una darsena militare: almeno sette navi militarizzate cariche di armi provenienti dalla prima Guerra del Golfo sono ancorate in rada, ufficialmente in attesa di consegnare il loro carico di armamenti (di proprietà del governo americano) presso i depositi militari di Camp Darby, la più grande base militare statunitense del Sud Europa. Quella sera alcune di queste navi stanno movimentando materiale bellico con alcune imbarcazioni più piccole (lo testimonia al processo un ufficiale della Guardia di finanza), ma non si tratta della solita operazione con destinazione Camp Darby: proprio quella sera il canale di collegamento fra il porto e la base Usa rimane chiuso, nessuna consegna viene effettuata. Allora chi sono quelle imbarcazioni che subito dopo la collisione fra **Moby Prince** e Agip Abruzzo si dileguano un attimo prima che arrivino i soccorritori? Per conto di chi stanno operando? Dove è destinato il materiale bellico movimentato? Quale era la destinazione finale della misteriosa nave Theresa che, subito dopo la collisione, si rivolge a «Nave Uno in rada a Livorno» (altro nome in codice, altra imbarcazione mai identificata) con una comunicazione secca, rapida, senza attendere risposta «Me ne vado, me ne vado, passo e chiudo!»? Chi era quella imbarcazione (citata anche nella recente richiesta di archiviazione) che, anziché prestare soccorso, fugge a una velocità di circa 40 nodi dal luogo in cui è avvenuta la collisione? Perché un elicottero, avvistato da più persone fra cui l'Avvisatore Marittimo, si trova in volo proprio quella sera sulla rada di Livorno, sorvolando la zona della collisione per poi scomparire nel nulla? Da dove veniva? Per svolgere quale tipo di missione? La domanda fondamentale è: cosa stava avvenendo la sera del 10 aprile 1991 nelle acque portuali di Livorno ben prima che la nave passeggeri infilasse la prua nella fiancata della petroliera? Questi movimenti possono aver avuto qualche nesso causale con la tragedia? Per rispondere a questa domanda non è necessario svelare alcuna Spectre, né ipotizzare traffici internazionali: sarebbe sufficiente recuperare una registrazione radar dei movimenti in corso nelle acque portuali ben prima della collisione, avvenuta alle ore 22.25. L'area dell'Alto Tirreno, da La Spezia alla zona di Livorno e Pisa, è zona sensibile sotto il profilo militare; la presenza di strutture logistiche militari di elevata importanza e la movimentazione di armi anche via mare necessita di adeguati sistemi di controllo su un'area vasta, per finalità di controllo e prevenzione. Dopo l'11 settembre Camp Darby rappresenta uno dei bersagli militari più sensibili dell'intero bacino mediterraneo; vi era una situazione di allarme per rischio attentati anche la sera del 10 aprile 1991, a seguito dell'operazione Desert Storm. Il sistema militare integrato di telecomunicazioni, gps, radar e boe meteo marine nell'area dell'Alto Tirreno serve esattamente a garantire, 24 ore su 24, un controllo totale di quanto si muove via aria, via terra e via mare in prossimità degli obiettivi militari, sia su terraferma che in transito, come ad esempio le navi ancorate cariche di materiale bellico a Livorno: tutto ciò al fine di prevenire interferenze, intrusioni o molto peggio. Le sentinelle di guardia che gridano «Altolà, chi va là» appartengono a un'altra epoca. Su questo aspetto, centrale per la ricostruzione dei fatti, le nuove indagini arrivano alla seguente conclusione: «La risposta alla suggestiva insinuazione è semplice: non vi erano all'epoca - né vi sono ora - impianti di rilevazione utili alle indagini». «Speriamo che Al Qaeda non venga mai a conoscenza di queste informazioni» ho subito pensato. Ma è durato solo un attimo. Il documento

prosegue spiegando che la sera del 10 aprile '91 l'impianto di Mariteleradar era spento, mentre il consolato Usa ha confermato che il sito di Coltano non dispone di alcun documento utile alle indagini. Stranamente, nessuna accenno alla base di Camp Darby, alla cui esclusiva autorità militare era affidato, come «Leghorn Terminal», il controllo delle navi cariche di materiale bellico di proprietà del governo Usa in rada a Livorno la sera del 10 aprile. Il paragrafo dedicato alle registrazioni radar si conclude così: «Resta il dato decisivo che qualunque altro impianto avrebbe in ogni caso risentito degli stessi limiti di cui hanno sofferto gli apparecchi delle imbarcazioni uscite in mare e quello di Poggio Lecceta, a causa degli influssi provocati dalla nube di gas e vapori scaturiti dall'incendio». In breve: non ci sono registrazioni radar, e se anche ci fossero state risulterebbero comunque inservibili, dato che una forte fonte di calore, come quella conseguente all'incendio di una petroliera, può essere «trasformata» sul monitor radar in una miriade di bersagli, finendo per rendere effettivamente poco utilizzabili eventuali tracce registrate. Però questo accade dopo la collisione. Per capire la dinamica dei movimenti di natanti ed elicotteri non identificati avvenuti nella rada di Livorno, e il loro eventuale ruolo nella tragedia, si dovrebbe cercare di recuperare le registrazioni che precedono lo speronamento della petroliera, non quelle successive. Immagini non oscurate dal calore e dai gas sprigionati dall'incendio della tanica n. 7 della petroliera Agip Abruzzo. Immagini chiare. Immagini che certamente sono custodite a Camp Darby, alla cui porta prima o poi qualcuno dovrà pur bussare se si vuole davvero scrivere la parole fine a questa brutta vicenda.