

Battista. Tema la ricorrenza dell'11 settembre, ossia il sesto anniversario della tragedia delle Torri gemelle e dell'attacco terroristico all'America.

Il sunto dell'articolo in questione è semplice: il sesto anniversario della tragedia delle due torri newyorkesi si avvicina e il popolo (perché ormai di un vero e proprio popolo si tratta) di chi ha dubbi sulla versione ufficiale di quanto accaduto è pronto a (s)ragionare su nuovi indizi e nuove prove tendenti a demolire proprio quella versione ufficiale. Il che scandalizza il candido Battista, secondo il quale quell'11 settembre 2001 è chiaro come una mattina di primavera.

Non ci sono dubbi per Battista: è assolutamente normale che un gruppo di arabi che non era neppure in grado di far decollare un Cesna (aereo da turismo); che spedisce i bagagli a destinazione (pur sapendo che a destinazione non arriveranno mai); che in quei bagagli lascia un elenco di nomi che, guarda caso, corrisponde perfettamente a quelli degli attentatori, sorvoli, con manovre degne del Barone rosso, New York e il Pentagono, sfuggendo a qualsiasi controllo aereo nel Paese più controllato del mondo, e poi colpisca (per due volte) le torri gemelle nel loro punto più debole e, allo stesso tempo, scompaia letteralmente dentro il Pentagono (facendo solo un buco di due metri). Il giornalismo alla Battista - purtroppo sempre più in voga - invece, non discute: lancia anatemi verso i "complottilisti", mostrando un'ignoranza linguistica senza limiti e dimenticando che, almeno in italiano, "complottilista" non è chi i complotti indaga (il che nel giornalismo è sempre meritorio), ma chi i complotti li fa.

Basta marchiare qualsiasi sforzo di approfondimento con la solita semplificazione della dietrologia. Loro, gli avantologi, i semplificatori stanno vincendo su tutta la linea.

Una volta si diceva che il giornalismo doveva essere il cane da guardia che abbaia al potere. E che a volte doveva anche azzannarlo. Nei testi delle scuole americane di giornalismo spicca ancora la frase, un po' troppo figurata e ridondante, che "il giornalismo deve essere il poliziotto della stradale nello specchio retrovisore della politica".

Oggi la stampa ufficiale italiana, al massimo, abbaia al potere quando il potere finisce in manette. E in quanto a poliziotti della stradale conosce solo quelli in servizio lungo le autostrade. Nell'esodo (brutta parola) di ferragosto.

E per fortuna che ci sono giornali come questo. E per fortuna che c'è la Rete.

Stelle e strisce su MOBY



A ottobre la procura di Livorno decide sulla riapertura del processo per la Moby Prince: 140 corpi carbonizzati e una giustizia fantasma dopo 16 anni. Quella notte, nella rada di Livorno, c'era un incredibile traffico di navi Usa, di ritorno dalla guerra in Irak, con tante armi e ordigni "pronta consegna"...

ANDREA CINQUEGRANI

MOBY PRINCE, 140 corpi carbonizzati nella rada di Livorno. La più grande tragedia del mare nel nostro Paese, uno dei tanti buchi neri della nostra storia. Per la giustizia italiana nessun colpevole. Lo stesso, disgustoso copione di Ustica. Molto simile non solo per l'incapacità o la non volontà di mandare in galera i responsabili, ma anche perché in entrambe le sciagure il nostro territorio è diventato terra di nessuno: o meglio, ad uso e consumo degli amici "alleati" a stelle e strisce (del resto, altre storie come la strage del Cermis e l'omicidio Calipari, per citarne solo due, stanno lì a dimostrarlo in maniera palese). Secondo una minuziosa ricostruzione effettuata dall'avvocato ed ex magistrato **Carlo Palermo** - che difende i due figli del comandante della nave morto nel disastro, **Angelo** e **Luchino Chessa** - una gigantesco traffico clandestino di armi ed esplosivi, sotto l'attenta regia statuniten-

se, si sarebbe svolto quella notte nelle acque livornesi, proprio quella tragica notte del 10 aprile 1991.

Per i giudici del primo e del secondo grado, però, nessun colpevole. Una tragica fatalità. Un destino cinico e baro ha fatto sì che un tragheto della *Moby Lines* (ex *Navarma*) con 78 passeggeri e 63 persone di equipaggio (c'è infatti un solo sopravvissuto, un mozzo) s'infilasse dritto nel ventre di una petroliera dell'Agip Abruzzo, appena salpato dal porto di Livorno. Una storia alla quale non crederrebbe un bambino, ci hanno creduto i magistrati. Particolarmente lacunosa la sentenza di appello, le cui motivazioni sono state rese note poco più di un anno fa, il 13 luglio 2006. Dopo qualche mese, ad ottobre, Palermo chiede la riapertura del procedimento penale, presentando al tribunale di Livorno un dossier di 120 pagine denso di circostanze e fatti; il procuratore della repubblica **Antonio Giaconi** ha dato il suo ok e affidato le indagini a due pm. I quali, dopo i primi sei mesi, hanno chiesto una proroga di altri sei (come accade nelle vicende più complesse) e si dovranno pronunciare il prossimo ottobre. «Sono riusciti ad effettuare quelle indagini e quegli accertamenti mai svolti nei precedenti gradi?», si chiedono in molti a palazzo di giustizia, visto l'estremo riserbo dei pm.

E, soprattutto, viste le gravi carenze passate, come illustra Palermo proprio in apertura del suo dossier. «Le due sentenze emesse dal tribunale di Livorno e dalla corte d'appello di Firenze hanno solo escluso responsabilità e sono state strumentali al disconoscimento delle imputazioni contestate, laddove la ricostruzione degli eventi non è assolutamente avvenuta nelle sue più basilari connotazioni: non sono stati nemmeno individuati e accertati i punti esatti in cui si trovavano tutte le navi presenti in rada e tantomeno le esatte dinamiche e cause della collisione. Ancor meno sono state indivi-

duate responsabilità "primarie" (...), la ricostruzione dei fatti appare in qualche modo pilotata o comunque oscurata da una nebbia non solo materiale ma processuale, la quale ha contribuito a nascondere la verità, qualunque essa sia». Palermo parla esplicitamente di numerosi "offuscamenti" nelle prove e lancia il suo j'accuse: «leggendo le sentenze e gli atti, parrebbe che



queste varie lacune, imprecisioni, inesattezze, siano state - almeno in parte - causate dalle medesime autorità amministrative e investigative (locali, ma non solo), sulle cui attività di indagine avrebbe potuto e dovuto fondarsi l'istruttoria della procura per ricostruire i fatti: dall'ufficio del Navigatore di porto alla Capitaneria di porto, dalla commissione d'inchiesta amministrativa alla Polizia scientifica, dal prefetto al ministero dell'Interno, dal personale delle autorità di soccorso al Comando del gruppo della Guardia di finanza di Livorno, dal Comando mi-

litare territoriale della Marina militare italiana ai vertici di tale apparato». Insomma, collusioni, complicità e omertà a 360 gradi.

Ma cominciamo a entrare in quel tragico buco nero, in quel gorgo che ha inghiottito senza scampo 140 innocenti, mentre gli assassini sono oggi tranquillamente a piede libero. Siamo all'indomani del "rompete le righe" impartito dai vertici Usa alle truppe yankee in occasione della prima invasione in Iraq nel '91. L'avamposto a stelle e strisce di Camp Derby, a un passo dal porto di Livorno, il più grande deposito in Europa d'armi, esplosivi e chissà quant'altro dei nostri amici ed alleati, diventa improvvisamente un punto caldo, bollente, esplosivo. In quelle ore è tutto un via vai di navi militari che rientrano cariche di ordigni non utilizzati nel corso della guerra per "salvare il Kuwait" dalle grinfie di Saddam. Semplice il meccanismo: nonostante i canonici divieti, a qualsiasi ora del giorno - perciò durante il normale transito delle imbarcazioni civili - si dipanano i traffici illeciti, con una sequela di chiatte che fanno di continuo la spola tra le navi Usa arrivate in rada (prima due, poi cinque, fino a otto, compreso

un mezzo francese) e la base di Camp Derby, per trasportare tutto il materiale bellico possibile. Ma quel giorno, a quanto pare, il meccanismo si inverte: dalla base - sempre via chiatte - parte "il materiale bollente" diretto ad una sola nave, la "Cape Flattery": una missione top secret, un carico pericolosissimo e fuorilegge, non si sa chi sia il "commitente", ovvero a chi quel materiale sia destinato. Strani disturbi, proprio in quei momenti, coprono la zona radar, una sorta di cono d'ombra (stesso copione di Ustica) interferisce sui monitor. Un elicottero militare (con ogni probabilità statunitense) sorvola e controlla l'area. Alle 22 e 14 Moby Prince inizia il suo viaggio, dopo tredici minuti la collisione, le fiamme.

Nella sua minuziosa ricostruzione della strage, Palermo parla a più riprese di "oscuramenti", sia prima che dopo la collisione, tutti segno di precise "coperture". Oscuramenti - precisa - che non provengono solo dalle nostre istituzioni, ma anche e soprattutto riconducibili al Comando militare delle navi statunitensi; nonché riconducibili a "terzi", «soggetti non identificati, con cui avvenne verosimilmente un traffico di armi».

DERBY CON LA MORTE

LA BASE DI CAMP DERBY HA PIÙ DI MEZZO SECOLO, VIENE INFATTI CREATA A POCHI ANNI DAL DOPOGUERRA, NEL '51, AL CONFINE CON LA PERIFERIA DI LIVORNO. UN TRATTATO SEGRETO ANCORA (INCREDIBILMENTE) IN VIGORE, SIGLATO DALL'ALLORA MINISTRO PACCIARDI, CONCEDEVA AGLI USA UN'AREA DA 8 MILIONI DI METRI QUADRI. E' OGGI LA PRINCIPALE BASE LOGISTICA DELLA SETAF, OVVERO SOUTHERN European Task Force dell'esercito a stelle e strisce, capace di garantire una mobilitazione operativa immediata e simultanea di truppe, armi, munizioni ed equipaggiamenti. Così ricostruisce **Carlo Palermo** nel suo ponderoso dossier. «Di Camp Derby si parla e si conosce poco o nulla. Si ricorda un'indagine avviata nel 1982 dalla procura di Venezia affidata al giudice **Felice Casson** che emergerà pubblicamente solo qualche anno dopo, attraverso nomi e sigle che coinvolgeranno i vertici delle istituzioni: Stay Behind e Gladio. Poi intervengono in Italia le note stragi e in particolare proprio in Toscana: il 23 dicembre 1984 una bomba esplose sul treno 904 Napoli-Milano causando 16 morti e 139 feriti. Sui resti del treno vengono trovate tracce dell'esplosivo usato: T4 di tipo militare». Lo stesso rinvenuto a Ustica, Bologna e stragi continuando.

Continua Palermo: «Nel corso delle inchieste della magistratura di Venezia emerge un ruolo poco chiaro svolto dalla base di Camp Derby che, secondo alcune indicazioni, parrebbe svolga un ruolo preciso, strategico, nella storia delle rete Stay Behind attivata nel nostro Paese: quello di "base responsabile" e snodo di collegamento locale tra la struttura "sopranazionale" Stay Behind e la sua forma organizzativa segreta locale, Gladio. Proprio nei primi giorni dell'aprile '91 Casson cercò, inutilmente, di rinvenire presso la base di Camp Derby prove relative a questa rete clandestina di uomini,

armi ed esplosivi».

Scriveva la *Nazione* il 5 aprile 1991: «Camp Derby è di nuovo nel mirino del giudice Casson. All'interno della base americana di Tombolo sarebbe infatti rimasto nascosto una parte del materiale bellico ad uso e consumo di "Gladio". La rivelazione è contenuta in un documento che risale al 1973 e che il magistrato ha sequestrato nel corso del suo blitz alla sede del Sismi. E un nuovo blitz il giudice veneziano lo ha compiuto due giorni fa, setacciando la Toscana alla ricerca dei depositi di armi provenienti da camp Derby. Il ruolo non secondario della base americana nell'operazione Gladio - continuava la *Nazione* - era già venuto alla luce qualche tempo fa, quando due neofascisti, il veneto **Marcello Soffiati** e il lucchese **Marco Affatigato**, avrebbero ammesso di aver partecipato ad un corso di addestramento alle armi e alle tecniche investigative all'interno di Camp Derby».

Cosa succede a strettissimo giro? Casson convoca a testimo-

niare il presidente della repubblica, **Francesco Cossiga**, il quale rifiuta di rispondere alle domande e difende pubblicamente la legittimità di Gladio (cosa che del resto ha di recente confermato). Il ministro della Difesa, **Virginio Rognoni**, dal canto suo, annuncia lo scioglimento ufficiale di Gladio. Nel frattempo, alla Commissione Stragi perviene una relazione dell'allora presidente del Consiglio, **Giulio Andreotti**, e un allegato, l'elenco dei gladiatori fornito dal Sismi. Siamo a marzo '91. La crisi politico-istituzionale monta giorno dopo giorno, tanto da portare alle dimissioni dell'esecutivo, datate 29 marzo.

Conclude Palermo: «Tutto ciò avviene poco prima del 10 aprile 1991, il giorno della sciagura del Moby Prince, l'ultima notte prima della chiusura ufficiale della guerra del Golfo, la notte stabilita dal Comando militare degli Stati Uniti per attuare l'illecita cessione di armamenti militari statunitensi a soggetti non identificati presenti con le loro imbarcazioni nella rada del porto di Livorno».

STRAGI IMPUNITE

Queste ultime due parti - viene sottolineato - «organizzarono, realizzarono ed attuarono, proprio la sera del 10 aprile, una illecita operazione finalizzata a distrarre parte degli armamenti militari americani verso altre rotte». Tutti insieme, uniti in un vero e proprio patto scelerato. «Quel giorno l'esplosivo militare non si trovava solo "custodito" presso la base di Camp Derby - scrive l'ex magistrato - era nel porto di Livorno. Ben sette navi "militarizzate" (anche queste "coperte", ovvero apparentemente mercantili, ma trasportanti materiali bellici, sottoposte al diretto controllo del Governo degli Stati Uniti) si trovavano lì, asserragliate dentro e fuori il porto di Livorno, per operare "movimentazioni" di armamenti ed esplosivi militari, incredibilmente incontrollate dalle nostre autorità e al di fuori di ogni norma di legge come anche di ogni regola di ordinaria sicurezza». E ancora su quel patto di sangue: «la sussistenza della situazione di "Emergenza Golfo" e il richiamo (militare) a quel Patto segreto, non potrebbe forse spiegare il motivo per il quale, in tutta fretta avvenne l'operazione di movimentazione di armamenti riscontrata quella sera? Il Comando militare degli Stati Uniti - che poi nella specie coincide con il Comando della Base di Camp Derby - sulla base degli accordi vigenti con il governo italiano, non intese forse operare nel porto di Livorno appellandosi e nascondendosi dietro quel Patto? Agendo incontrollati dallo Stato italiano e senza rispondere degli illeciti che avrebbero commesso: un contrabbando di armi militari? Era forse l'ultima occasione: la mattina seguente, il giorno 11 aprile, veniva dichiarata chiusa la guerra del golfo e sarebbe finita la "copertura", forse astrattamente consentita dagli accordi segreti. Il richiamo a tale "emergenza Golfo" può avere costituito pretesto per il Comando militare degli Stati Uniti per operare illeciti in modo indisturbato nel porto di Livorno?».

TESTIMONE GENTILE

Interrogativi e dubbi che potranno essere chiariti solo attraverso la riapertura del processo. Che dovrà anche consentire una effettiva "lettura" di alcune testimonianze, anche già rese, come ad esempio quella del tenente **Cesare Gentile** che, interrogato il 15 maggio 1996, dichiarava fra l'altro: «C'era una giornata chiarissima e ho constatato la posizione delle varie navi in rada. Ho visto a nord che c'era una barca che imbarcava le armi. Sul lato dritto, c'erano alla fonda quattro navi, mentre a nord c'era una nave

grossa illuminata che era quella che stava facendo il carico delle armi. Il mare era calmissimo e c'era una visibilità meravigliosa».

E' proprio sul meteo che le versioni fatte letteralmente a cazzotti. Secondo la Capitaneria di Porto, infatti, quella sera c'era nebbia. Versione corroborata dalle dichiarazioni dell'unico sopravvissuto, **Bertrand Alessio**, che interrogato il 26 aprile 1991 in un'audizione proprio negli uffici della capitaneria, così dichiarava: «quando ero nel corridoio delle cabine passeggeri mi sono imbattuto nel timoniere, anche lui in preda al panico: gli ho chiesto che cosa era successo e mi ha risposto che c'era nebbia e che avevamo urtato un'altra nave». Una testimonianza decisiva nei primi due gradi di giudizio, quella di Alessio, perché accredita l'ipotesi "nebbia" come causa fondamentale per la collisione. Qualcuno o qualcosa l'ha spinto verso quella testimonianza? Hanno forse influito i 200 milioni di lire ricevuti a titolo di risarcimento e la pensione poi assegnatagli di 2 milioni al mese? A raccontare la curiosa circostanza è la sorella **Rita**; circostanza che è stata poi verificata dal Nucleo anticrimine del raggruppamento operativo speciale dei carabinieri di Livorno.

Come mai - sono in molti a chiedersi a palazzo di giustizia - non è stata tenuta in alcun conto la documentazione raccolta dall'Avvisatore marittimo di turno, **Romeo Ricci**, che scrive di suo pugno «condimeteo alle 22,27: cielo sereno, mare calmo vento da sud 2-3 nodi, visibilità 5-6 miglia»? Uno che ha visto, sentito e impresso nella mente tutto di quella sera, Ricci: ha visto l'elicottero militare abbandonare la rada dopo la collisione; ascoltato le urla degli ormeggiatori che salvano Alessio e chiedono alla capitaneria di intervenire perché "c'è gente a bordo da salvare"; ha ascoltato, soprattutto, i silenzi della capitaneria stessa...

Possibile mai un contrasto così stridente su una circostanza - nebbia sì, nebbia no - di facile verificabilità? Basterebbe visionare le rilevazioni fotografiche satellitari, ovvero le immagini di Tele-spazio acquisite dalle stazioni di rilevamento di Maspalomas, in Spagna, e di Oberpfaffenhofen, in Germania, grazie al satellite Noaa. Quelle immagini - fondamentali anche per ricostruire lo scenario, da vera e propria battaglia navale - però a quanto pare restano top secret: non si devono vedere (come per i tracciati di Ustica). «Dal maggio 1995 ad oggi - accusa Palermo - sono trascorsi oltre 11 anni: lo scatolone, contenente le bobine originali delle rilevazioni fotografiche sa-

tellitari si trovava agli atti del pm ancora sigillata sino alla data dell'esame effettuato dal sottoscritto difensore il 13 luglio 2006».

Documenti invisibili, oppure spariti. Come nel caso di 8 fascicoli trasmessi dal Comando carabinieri del gruppo di Livorno alla Procura della repubblica e letteralmente "volatilizzati" lungo il breve tragitto. «Il tenente Gentile - scrive Palermo - dopo aver specificato di aver "visto" all'uscita del porto, in direzione nord, la movimentazione delle armi intorno alla nave americana verso le 22 e 45, precisa che di tali fatti è a conoscenza la Procura di Livorno». Per farla breve, accertata la sparizione dei documenti, la procura li chiede nuovamente al Comando: ma il secondo invio - incredibile ma vero - è del tutto differente rispetto al primo. Così commenta, sconsolato, Palermo: «Parrebbe quindi confermato che sono stati soppressi gli allegati 1 e 4, ovvero le uniche prove (di scienza diretta) della avvenuta (forse illecita) movimentazione di armamenti. Alla luce di tutto ciò, può apparire un caso che il tenente Gentile e il suo personale non siano mai stati sentiti in origine dalla Capitaneria di porto, dalla commissione d'indagine amministrativa ecc.? La Capitaneria era a conoscenza della loro operazione di servizio»...

E poi, un mistero lungo due minuti. Quanti ne trascorrono tra una possibile, probabile esplosione a bordo del Moby Prince (altra analogia con l'Itavia, dove si è a lungo parlato di missile più esplosione a bordo) e la collisione. Secondo il consulente di parte civile, il capitano **Profeta Brandimarte**, «a bordo vi era una situazione di allarme ben prima che avvenisse la collisione con l'Agip Abruzzo». Nel locale motore dell'elica sono state trovate tracce di svariati «esplosivi ad alto potenziale sia singolarmente che in miscela». Palermo fa riferimento ad «una volontaria collocazione di qualche ordigno imprecisato». A quale scopo? Un errore? Una volontà precisa? Anche il Moby "infarcito" di ordigni mortali? Resta un fatto: lo stesso esplosivo rinvenuto a bordo, il T4, è stato il protagonista assoluto di tante stragi che hanno martoriato il nostro paese: ancora una volta Ustica, poi stazione di Bologna, via Fauro, via dei Georgofili, via Palestro, basilica di san Giovanni in Laterano, chiesa di san Giorgio al Velabro (nelle ultime cinque, con un'aggiunta di tritolo e pentrite). Mandanti? Mai. ■



Il rottame della Moby Prince.