

informazioni loro fornite era Mugne a equipaggiare le truppe.

Quando dopo l'intervista di Ilaria Alpi io chiesi via radio ai miliziani che avevano sequestrato la nave se a bordo vi fossero delle armi, non dissi che a riferirmi tale circostanza era stata una giornalista.

Non dissi neppure ai detti miliziani che Ilaria voleva visitare la nave. Era stata Ilaria a chiedere a me di poterla visitare.

Io appresi dell'uccisione dei due giornalisti italiani dalla radio Bbc i giorni successivi all'assassinio. A Mogadiscio era normale che si uccidessero o si sequestrassero delle persone.

Mi sono chiesto nell'immediatezza del fatto e me lo chiedo tuttora perché i due giornalisti siano stati uccisi.

Io penso che siano stati uccisi per qualche cosa che avevano scoperto.

Questo qualcosa non era qualcosa che avevano appreso da noi perché sono partiti sani e salvi da Bosaso, ma era qualcosa che avevano appreso a Mogadiscio dove erano rimasti più di un mese prima di venire a Bosaso.

[...]

Prendo atto di aver dichiarato al giornalista Torrealta, che allorché ho saputo che i due giornalisti erano stati uccisi ho pensato che ciò fosse accaduto a causa della ricerca delle navi. Ciò è possibile, non posso escluderlo. Prendo atto di aver dichiarato al giornalista Torrealta, con riferimento all'assassinio dei due giornalisti, che forse qualcuno aveva segnalato che Ilaria aveva avuto informazioni da noi. Vorrei sentire la registrazione perché qualcuno può aver estrapolato o montato le mie dichiarazioni. Dove si dice una parola, se ne può aggiungere o togliere un'altra. Spontaneamente, Torrealta venne a trovarmi a Bosaso e io gli dissi che l'indomani dovevo partire per l'Europa, lui mi invitò a fermarmi a Djibuti come suo ospite all'hotel Sheraton, io accolsi l'invito e qui egli mi fece un'intervista che durò circa sette ore e proseguì il giorno dopo per altre cinque ore, credo, e io, a conclusione dell'intervista, gli dissi che in coscienza non potevo accusare Mugne di essere il responsabile dell'uccisione dei due

*giornalisti. Io ho ancora sospetti sul montaggio di quest'intervista.*

*Non so da quale fazione fosse controllata la zona di Mogadiscio in cui sono stati uccisi i due giornalisti italiani.*

*Io non credo che i mandanti dell'assassinio vadano ricercati tra i somali.*

*Escludo che siano stati i somali perché Ilaria è rimasta a Mogadiscio un mese e i somali le volevano bene.*

*Io ho chiesto informazioni a gente venuta da Mogadiscio e ne ho tratto l'opinione che i mandanti siano italiani che erano a Mogadiscio a quell'epoca ma ciò non è confermato.*

*Non posso rispondere alla domanda se io sia personalmente convinto che siano italiani i mandanti dell'assassinio.*

*Allorquando Ilaria mi ha chiesto se con la nave sequestrata si facesse traffico d'armi, io le risposi che mi sarei informato. Io dissi però a Ilaria che tutti dicevano che con le navi si faceva traffico di armi». [...]*

Dalla lettura del lungo interrogatorio fatto dal dott. Pititto risulta quindi palese che Abdullahi Mussa Bogor non solo non smentisce quanto dichiarato nell'intervista a Torrealta riguardo al fatto che con Ilaria Alpi il tema trattato fossero le armi, ma in più aggiunge una serie di elementi in relazione alle sue consapevolezze sul coinvolgimento della flotta Shifco nel traffico d'armi.

**La stessa relazione di maggioranza segnala che, nella audizione del Bogor, del 9 febbraio 2006 (peccato, così in ritardo rispetto al lungo lavoro della Commissione), Abdullahi ammette che la giornalista gli aveva chiesto specificamente se la nave sequestrata trasportasse armi, e aveva manifestato il suo interesse a salire a bordo della stessa.**

**Ma il cosiddetto Sultano fa un'affermazione sconcertante: l'intervista era stata interamente videoregistrata anche nelle parti in cui erano stati trattati i temi della Shifco e**

**del carico di armi che avrebbe potuto essere occultato nella stiva, e aveva avuto una durata di circa tre ore, certamente superiore al registrato che ci è giunto.**

C'è dell'altro. A proposito dell'intervista effettuata da Ilaria Alpi, Abdullahi Mussa viene intervistato dal giornalista televisivo arabo Mohamed Said, autore di una serie di programmi per una televisione araba dedicati al caso Alpi-Hrovatin e al traffico di rifiuti tossici in Somalia (doc. 0322 009, a pag. 5). Dice, tra l'altro:

(50:41:30) *«Sono in tanti ad aver seppellito delle cose in Somalia, con la complicità di cittadini somali. Imprenditori somali hanno seppellito rifiuti tossici a cominciare da Ras Gamboni. La Somalia è il quarto paese al mondo per l'estensione delle sue coste, dopo la Russia, l'America e il Canada».*

(51:13:19) *«Le coste più estese dell'Africa».*

(51:36:03) *«Sono stati seppelliti, a quanto ho letto in alcune riviste. Ho una copia di Famiglia Cristiana».*

(52:04:10) *«Abbiamo queste informazioni dalla stampa soltanto».*

(52:35:05) *«Tu sei ancora giovane. Queste cose richiedono delle prove, come i contratti firmati, prima di poter dire questo. Altrimenti sono chiacchiere, come quelle che hai fatto sull'uccisione di Ilaria Alpi».*

(53:04:20) *«No. Per quanto riguarda il seppellimento, mi disse che io sapevo chi lo ha fatto, chi ha seppellito i rifiuti tossici» (sottolineatura nostra).*

E ancora (stesso documento, pag. 94):

(53:26:15) *«Non posso accusare nessuno se non sono in possesso di una prova per la sua condanna, il contratto firmato, i documenti».*

(53:41:10) *«Non posso dire che tizio ha fatto questo e quest'altro senza avere delle prove, altrimenti non potrei affrontarlo dopo».*

(53:49) *«Come si chiama?»*

(54:20) *«Per esempio, se dicessi che Mohammed Said è dietro lo smaltimento, sarebbe una falsità. Ma se dicessi Mohammed Said è dietro lo smaltimento di rifiuti nucleari o industriali in Egitto, e questa è la sua firma sul contratto dell'accordo, questo è necessario per poterlo condannare».*

Occorre notare la rilevanza della frase sottolineata: «Mi disse che io sapevo chi lo ha fatto, chi ha seppellito i rifiuti tossici». Abdullahi, con questa risposta, afferma che Ilaria Alpi nel corso dell'intervista che gli fece, gli ha chiesto notizie in merito al traffico di rifiuti in Somalia. Quindi anche questa parte, se è vero che tutta l'intervista di Ilaria è stata registrata, sarebbe scomparsa.

Un altro elemento di cui sarebbe stato importante chiedere conferma ad Abdullahi Mussa è contenuto in un'altra intervista resa allo stesso giornalista Mohammed Said e acquisita dalla Commissione. Risulta che lo stesso Bogor abbia incontrato Giancarlo Marocchino insieme a un avvocato (il suo avvocato, cioè Menicacci? Il Bogor non lo dice) pochi mesi prima rispetto al momento dell'intervista (doc. 0322 009 pag. 6). Ecco il passaggio:

(01:03:14:26) *«Giancarlo Marocchino, sì, lavorava in Somalia, ma non lo vedo da sei o sette mesi».*

(01:03:36:02) *«Non lo so».*

(01:03:39:16) *«Non lo so. Non sono sicuro, l'ho incontrato una volta per meno di una ventina di minuti, in compagnia di un avvocato italiano, amico dell'avvocato... (ndt: la frase in arabo termina a questo punto).»*

Abdullahi Mussa Bogor è stato sentito dalla Commissione il 9 febbraio 2006, ossia nell'ultima settimana di lavori prima dello scioglimento delle Camere. Anche in relazione

all'importanza di questa audizione, il Presidente Taormina aveva chiesto di poter ottenere una quarta proroga dei lavori, fino ad aprile 2006, e ha vivamente protestato – parlando di ostruzionismo – di fronte al diniego del centro-sinistra in seno alla riunione dei capi-gruppo, che di fatto ha impedito ulteriori dilazioni di tempo.

Assume pertanto un certo rilievo osservare la nota del Presidente Taormina all'ambasciata di Helsinki (dove risultava trovarsi il Bogor) per rintracciare il teste: porta la data del 26 ottobre 2005, ovvero quasi due anni dopo l'inizio dei lavori della Commissione e a soli quattro mesi dalla loro conclusione (vedi lettera dell'ambasciata di Helsinki nel Doc. 0381 000).

Ne riportiamo un passo:

*Oggetto:* Finlandia. Cittadino somalo Abdullahi Moussa Bogor: Reperimento di ogni utile contatto.

*Riferimenti.* Lettera del Presidente della Commissione parlamentare di inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Mirian Hrovatin n. 2005/0001643/SG-CIV del 26.10.2005.

## VII. Shifco e Moby Prince

Di rilievo è l'episodio specifico riferito da Abdullahi Mussa riguardo le notizie avute dai suoi uomini presenti a Kisimayo circa uno scarico di armi e combustibile effettuato da una nave della flotta Shifco nella primavera del 1991. Sarebbe stato utile approfondire il punto (La Commissione l'ha fatto?), perché è un fatto storicamente accertato che la "21 ottobre II", nave madre della Shifco, aveva sostato per quasi due mesi nel porto di Livorno (alla compagnia assicurativa risulta ferma per riparazioni e manutenzione) tra la metà di marzo e la metà di maggio del 1991. Ci sono tuttavia testimonianze rese all'autorità giudiziaria in relazione al disastro del "Moby Prince" (avvenuto l'11 aprile 1991), le quali riferiscono tre fatti:

1. la nave della Shifco, la sera dell'11 aprile 1991, fa rifornimento di carburante;

2. un peschereccio di colore bianco lungo circa 70 metri viene visto transitare in fiamme nelle adiacenze del porto di Livorno;

3. la mattina del 12 aprile 1991, la “21 ottobre II” è attraccata a un molo diverso da quello dove si trovava la sera prima.

Su questo aspetto è stato sentito un dirigente della Shifco, Florindo Mancinelli (verbale del 19 ottobre 2004), nel quale dice, fra l'altro:

*“In relazione al signor GRIMALDI, se tale è il nome che mi sovviene alla mente, ricordo vagamente un episodio riportato da un giornale a firma dell'interessato e di altri tre giornalisti secondo i quali la 21 Octobaar II, uscita di notte dal porto di Livorno, incrociava altre navi e causava il disastro della Moby Prince. In realtà la 21 Octobaar non poteva muoversi perché aveva le macchine smontate e dal porto non si esce senza rimorchiatori o pilota.*

Inoltre, si riporta l'informativa della Digos di Roma al dottor Franco Ionta della Procura di Roma, a conferma che la 21 Ottobre II era effettivamente a Livorno la sera dell'11 aprile 1991 (doc. 0043 012, pag. 90):

*La Questura di Livorno ha qui fatto sapere quanto segue:*

- 1) *La motonave “21 OKTOOBAR II” il 10.04 '91 era effettivamente presente nel Porto di Livorno. La stessa era però non operativa ed era ormeggiata nella banchina “Magnale”, presso il Cantiere Montano, per riparazioni già preventivate alle stive ed ai portelloni. Il Direttore del Cantiere, ORSINI Daniel, nato a Tolone (Francia) il 12-05-'44, residente a Livorno in via Cecconi n.10, ha informalmente riferito che il 10-04-'91 gli operai avevano lavorato sulla nave fino alle ore 17,00 lasciando poi le attrezzature sia sulla nave stessa che sulla banchina (trattavasi di cannelli per saldatori collegati ai generatori posti a banchina ed altro materiale). Alle 7.30 dell'11.04.91, i*

suddetti operai avevano ripreso i lavori sulla motonave trovando la stessa nel medesimo punto di ormeggio e sempre con le attrezzature collegate a terra.

- 2) La motonave era giunta nel porto di Livorno il 15.03.91, vuota, proveniente da Formia-Gaeta e, dopo una breve sosta in rada, era entrata nel porto raggiungendo la suindicata banchina, da dove risulta essersi spostati soltanto il 17-05-'91 per raggiungere la banchina "Curvilinea", ed il 25-05-'91 per raggiungere la banchina "sgarallino". La motonave risulta aver lasciato il porto di Livorno il 29.05.91.: vedasi allegati n. 1 e 2).
  - 3) Le navi, menzionate nell'articolo pubblicato su *AVVENIMENTI*, risultavano, in data 10.04.91, effettivamente presenti alla fonda in rada nel Porto di Livorno.
  - 4) Le suddette navi, noleggate dagli USA, militarizzate dunque non soggette alle normali operazioni doganali commerciali, erano adibite al trasporto di mezzi, armi e/o munizioni da e per il Golfo Persico, per il noto conflitto con l'Irak. Tale materiale arrivava e/o ripartiva dallo scalo livornese proveniente dalle diverse basi NATO situate in Italia ed in Europa. Si precisa che le navi militarizzate non possiedono manifesto di bordo per la verifica del carico stivato, pertanto le sottoelencate notizie sono state acquisite presso i diversi agenti raccomandatari delle motonavi del porto di Livorno.
- **M/n "SS Cape Breton"** di bandiera U.S.A., risulta arrivata in rada il 19.03.91 dove è rimasta, in attesa di disposizioni dell'armatore fino al 15.04.91, quando è partita alla volta del porto di Telamone. La motonave trasportava un totale di 6.056,5 tonnellate di merce classificata IMCO 1.1 E (razzi con proiettili esplosivi) per la quale l'agente raccomandatario aveva dato avviso alla Prefettura di Livorno (vedasi allegati n. 3, 4, 5 e 18).
  - **M/n "Cape Flattery"** di bandiera USA, risulta arrivata in rada il 25.02.91 ed entrata in porto il 26.02.91, ormeggiando presso la Darsena Toscana. Il 28.02.91 ha lasciato l'ormeggio ritornando alla fonda in rada, da dove il 13.06.91 è ripartita. Quella sera però, ormeggiata all'interno del porto, era presente anche la **M/n "Cape Farewell"** di bandiera U.S.A., arrivata in rada il 22.03.91, con attracco avvenuto il 04.04.91. Detta nave risulta ripartita il 14.04.91. Entrambe le motonavi

*hanno movimentato, durante la loro sosta in Livorno, materiale militare per conto delle Forze Armate U.S.A. da e per la base NATO di Camp Darby di Tombolo (PI), (vedasi allegati n. 6 e 7),*

- *M/n "Efdim Junior" di bandiera greca, risulta arrivata in rada il 03.04. 91 senza alcun carico a bordo in quanto doveva imbarcare i mezzi militari USA destinati alle interforze militari nel Golfo Persico. Tale attività non è stata compiuta in quanto la suindicata motonave è ripartita il 22.04.91, senza mai essere entrata in porto, alla volta di Talamone, per imbarcare munizioni ed esplosivi. (vedasi allegati n. 8 e 9)*
- *M/n "Gallant 2" di bandiera panamense, risulta arrivata in rada, il 17.03.91 con un carico di 833 L/T di munizioni ed è ripartita, senza mai entrare in porto, il 12.06.91 alla volta del porto di Talamone, (vedi allegati n. 10, 11 e 18).*
- *M/n "Port de Lion" di bandiera francese, risulta arrivata in rada il 06. 04.91, con un carico di semi di mais in bulk, ed è entrata in porto l' 08.04.91 ormeggiando alla calata Silos del Tirreno dove ha scaricato 1170 tonnellate di prodotto. Il 09.04.91, terminate le operazioni di sbarco, è passata sotto altro agente raccomandatario per cui è stata riportata alla fonda in rada ed il 13.04.91 è rientrata in porto prendendo ormeggio alla calata Pisa, da dove il 16.04.91 è partita alla volta del porto di Talamone. (vedasi allegati 12, 13, 14, 15 e 16) .*

La presenza del peschereccio della Shifco a Livorno l'11 aprile '91 sarebbe quindi confermata.

Vi sono invece diverse testimonianze che contraddirebbero il fatto che fosse impossibilitato a navigare a causa delle riparazioni. Ecco alcuni brani del volume di Enrico Fedrighini "Moby Price, un caso ancora aperto" (Edizioni Paoline, 2005), che riporta le testimonianze tratte dagli atti processuali e dalle inchieste amministrative effettuate in relazione al disastro:

*«Nella primavera del '91, il porto di Livorno è frequentato dalla nave 21 Oktobar II, la nave numero uno della flotta di pescherecci Shifco [...]. Un peschereccio d'altura di colore bianco.*



*Ufficialmente l'imbarcazione approda a Livorno per essere ricoverata in cantiere, per lavori di riparazioni. Però una certa sera, improvvisamente, chiede l'intervento di una delle bettoline che normalmente effettuano rifornimento di carburante alle navi in partenza e, riempiti i serbatoi di nafta – cosa decisamente curiosa per uno scafo ufficialmente destinato a rimanere a secco in officina – abbandona il molo, ricomparendo nel porto la mattina successiva ma in un diverso punto di ormeggio. Tutto questo avviene proprio la sera del 10 aprile '91.*

*Il timoniere somalo della 21 Oktobar II, licenziato poco dopo l'arrivo della nave a Livorno, parla apertamente di traffici d'armi svolti dal peschereccio. Quali sono gli spostamenti compiuti dalla nave quella sera? Quale missione doveva compiere nelle acque livornesi?»*

E poco oltre:

*«Facciamo un passo indietro al momento dell'arrivo in porto dei mezzi militarizzati, carichi di materiale bellico dell'esercito statunitense. È il 15 marzo 1991. Quello stesso giorno, l'agente locale della compagnia assicurativa Lloyd's di Londra registra, in contemporanea con l'ancoraggio di numerose navi cariche di materiale bellico, l'arrivo della ammiraglia della flotta di pescherecci italo-somala Shifco, la 21 Oktobar II. [...] Da un'attenta lettura dei fatti emergono altri elementi particolarmente interessanti. L'elenco fornito dai Lloyd's, recuperato da Maurizio Torrealta nella sua ricostruzione documentale sull'omicidio di Ilaria Alpi, è interessante perché non si limita a registrare la data d'ingresso e di uscita della nave nel solo porto di Livorno: gli agenti della compagnia londinese registrano la presenza della nave presso ogni scalo, segnalando a catena i movimenti e le tappe della navigazione, in modo da poter ricostruire le rotte seguite.*

*La registrazione delle date d'entrata e uscita dal porto consentono di verificare la durata della permanenza del peschereccio presso un determinato scalo. E a questo proposito emerge un altro elemento interessante.*

*Quello di Livorno è un porto verso il quale la 21 Oktobar II mostra un'attrazione particolare: quando vi approda, fatica ad allontanarsene. Mentre la permanenza presso altri approdi,*

*regolarmente registrata dai Lloyd's, si limita normalmente a pochi giorni di sosta, lo stazionamento della nave ammiraglia della Shifco nelle acque livornesi si prolunga per diverse settimane, talvolta anche per mesi. A volte, per giustificare la prolungata permanenza in porto, viene segnalata dal comando della nave la necessità di effettuare riparazioni a bordo del peschereccio; eppure i dati riportati dai registri assicurativi Lloyd's mostrano inequivocabilmente che, con o senza riparazioni, la durata della permanenza della 21 Oktobar II si mantiene invariabilmente nell'ordine delle diverse settimane. Più a lungo, sempre e comunque, rispetto a qualunque altro porto».*

Continua la ricostruzione di Fedrighini:

*«Quello della primavera 1991 è il primo scalo livornese compiuto dalla 21 Oktobar II e si prolunga per circa due mesi e mezzo, dal 15 marzo al 29 maggio 1991. Un periodo di stazionamento particolarmente lungo. [...] Eppure, dopo le operazioni di scarico e pulizia la nave non riparte. [...] Un giorno, accade un episodio strano, qualcosa di grave per ragioni apparentemente inspiegabili. Il 23 marzo '91, una settimana dopo l'arrivo a Livorno, Mohamed Samatar viene licenziato in tronco dalla Shifco.*

*Un provvedimento grave, soprattutto considerando che non si tratta di un marinaio qualunque: Samatar è il timoniere della 21 Oktobar II, il pilota più valido ed esperto a bordo, quello con maggiore esperienza di guida lungo le rotte abitualmente percorse dal peschereccio. La versione ufficiale successivamente fornita da Omar Mugne, il proprietario della compagnia italo-somala, per giustificare tale provvedimento, sembra banalizzare l'evento: <<Ha minacciato con un coltello il comandante della nave, Nicola Mandekich>>.*

*Brutta storia, che non lascia tracce. Finché un giorno il timoniere licenziato viene contattato da un giornalista Rai e inizia a parlare...*

*Nel 1994 il giornalista Maurizio Torrealta, attraverso alcuni somali residenti in Italia, riesce a contattare l'ex timoniere della 21 Oktobar II nella zona della stazione Termini di Roma. Samatar è noto ai suoi connazionali con il soprannome di Forchetto per via dei denti davanti separati uno dall'altro, simili alle punte di una forchetta. Il suo racconto si riferisce a fatti avvenuti fino alla primavera '91, cioè fino al momento del suo sbarco in seguito a un suo atto di ribellione nei confronti del comandante della nave, avvenuto a Livorno pochi giorni prima della tragedia del Moby Prince. Ecco alcune frasi dell'intervista:*

*Torrealta: <<Tu eri imbarcato su una nave, come si chiamava?>>.*

*Samatar: <<La nave si chiamava 21 Ottobre II>>.*

*Torrealta: <<Cosa facevi su quella nave?>>.*

*Samatar: <<Facevo il timoniere>>.*

*Torrealta: <<Quella nave portava pesce in Italia, ma dall'Italia negli altri posti cosa portava?>>.*

*Samatar: <<Portava altra merce, come armi>>.*

*Torrealta: <<Chi hai incontrato sulla nave?>>.*

*Samatar: <<Malavasi il padrone, Mancinelli il suo vice, e Mugne l'amministratore>>.*

*Torrealta: <<Dove sei sbarcato?>>.*

*Samatar: <<A Livorno>>.*

*Torrealta: <<Racconteresti questa storia anche ai magistrati?>>.*

*Samatar: <<Sì>>.*

*Dopo quest'intervista, l'ex timoniere viene interrogato nell'ambito dell'inchiesta sulla cooperazione alla quale lavorava il sostituto procuratore Vittorio Paraggio. Di Samatar, così come dell'inchiesta sui traffici italo-somali, si perdono le tracce a partire dalla fine degli anni '90.*

*Samatar non è l'unico a parlare di pericolosi traffici che coinvolgono, proprio nella primavera del '91, la compagnia Shifco».*

Infatti, come abbiamo visto, ne parla nel giugno '96 anche Abdullahi Mussa Bogor al magistrato che si occupa in quel periodo del caso "Alpi-Hrovatin, il dottor Giuseppe Pititto.

Continua Fedrighini:

*«Considerando inverosimile l'eventualità che la 21 Oktobar II sia stata trasferita in cantiere, per i lavori di riparazione, a pieno carico, cioè con le stive ancora colme di prodotti ittici, è ragionevole ritenere che le operazioni di alaggio e ricovero in officina nautica siano avvenute successivamente a quelle di scarico e lavaggio delle stive: dunque, la nave sarebbe dovuta entrare in cantiere per riparazioni a partire dai primi giorni di aprile '91. In questo modo, ogni tassello sembrerebbe rientrare al suo posto: quindici giorni per eseguire con molta calma le ordinarie operazioni di svuotamento delle stive e di manutenzione delle celle refrigerate, poi circa due mesi (dai primi di aprile al 29 maggio) in cantiere per una serie di lavori di riparazione.*

*E invece non è così, i conti ancora una volta non tornano. Avviene qualcosa che contraddice questa ricostruzione.*

*Qualcosa che accade alcuni giorni dopo: esattamente il 10 aprile 1991.*

Nel corso di una successiva intervista, il pilota di porto ricorda un altro particolare: una comunicazione diretta da parte del comandante della Giglio (ma questa comunicazione non compare nel log delle registrazioni di Livorno Radio), il quale, per acquietare i soccorritori alla ricerca della fantomatica bettolina indicata da Superina, afferma: <<Tranquilli, noi della Giglio non c'entriamo niente, siamo qui in porto per il bunkeraggio alla 21 Oktobar II>>. Operazione assolutamente legittima, essendo la Giglio un'imbarcazione dedicata proprio al rifornimento delle navi. E dal registro dell'avvisatore marittimo risulta che già il 9 aprile la Giglio si era recata presso l'attracco di piazzale Zara, situato esattamente accanto al molo Magnale non operativo. Proprio quello dove si trovava ormeggiata la 21 Oktobar II. [...] Ritorniamo al molo Magnale non operativo. Il molo si trova in corrispondenza di piazzale Zara, dove sorgono alcune abitazioni di servizio del personale della Marina. In uno di questi appartamenti, al pian terreno abitano i coniugi Pietro La Fata e

Susanna Bonomi. Lui è un ufficiale della Capitaneria di porto, sua moglie diventa testimone al processo Moby Prince per un fatto apparentemente secondario ma che ora, combinando insieme i vari pezzi del puzzle fin qui raccolti, assume ben altro rilievo. Quella sera, come di consuetudine,

*Nessun movimento è registrato dall'avvisatore presso il molo Magnale. Ed esiste una sola nave lunga 70-80 metri ufficialmente ormeggiata per settimane in quel punto: la 21 Oktobar II. Impossibile confonderla con la Maria Laura: l'enorme nave cisterna si trova attraccata in un punto più distante ed è lunga più del triplo del peschereccio. Dalla testimonianza della signora Bonomi, se ne dovrebbe dedurre che qualcosa avrebbe spinto la 21 Oktobar II ad assentarsi dal proprio punto di ormeggio in un periodo compreso fra le 21:30 del 10 aprile e le 9 del mattino seguente, quando il relitto fumante del Moby Prince viene trainato dai rimorchiatori verso la darsena Petroli.*

*Disporre del giornale di bordo della 21 Oktobar II aiuterebbe molto a capire il ruolo e la missione effettivamente svolta dal peschereccio della Shifco nelle acque livornesi quella sera. Aiuterebbe a fare chiarezza, per evitare di rimanere intrappolati nelle inevitabili suggestioni alimentate dalle testimonianze di chi, durante il processo per il disastro del Moby Prince, ricorda la presenza di un peschereccio bianco, un peschereccio d'altura in difficoltà e in rapida fuga dal luogo in cui è da poco avvenuta la disastrosa collisione».*

Fedrighini riporta anche un brano d'interrogatorio particolarmente interessante:

*«Felice Manganiello, ufficiale della Capitaneria di porto di Livorno, la sera del 10 aprile si imbarca sul rimorchiatore Tito Neri II. Manganiello riferisce un episodio singolare: una seconda collisione sfiorata di poco, fra il suo rimorchiatore e un peschereccio, proprio all'imboccatura della diga della Vegliaia, dove l'aria era già impregnata di fumo e la visibilità molto scarsa. Ecco la sua testimonianza. <<Sull'imboccatura ci superò la motovedetta 250 e ci passò proprio sotto la prua anche un peschereccio, per miracolo non ci fu un'altra collisione! Ce lo siamo trovato sotto la prua, proprio ci è passato sotto la prua a nemmeno cinque metri!>>».*

*Interviene l'avvocato Giunti: <<Avete dovuto quindi compiere una manovra d'emergenza?>>.*

*Manganiello: <<No, perché...>>.*

*Avvocato: <<E' stata una fatalità quindi che non vi siete...>>.*

*Manganiello: <<Si>>.*

*Avvocato: <<Si ricorda il nome del peschereccio?>>.*

*Manganiello: <<No>>.*

*Avvocato: <<Non lo individuaste?>>.*

*Manganiello: <<Non si vedeva nemmeno>>.*

*Avvocato: <<Non si vedeva perché il peschereccio...>>.*

*Manganiello: <<Non si vedeva il nome>>.*

*Avvocato: <<Ma le luci del peschereccio erano ben visibili?>>.*

*Manganiello: <<L'abbiamo visto quando proprio ci è passato sotto prua, ci ha incrociato, perché il peschereccio era basso, insomma, abbiamo visto solo le luci del peschereccio di sopra>>.*

*A bordo dell'imbarcazione si trovava anche Tito Neri, uno dei titolari dell'omonima società di rimorchiatori, il quale rammenta che <<sull'imboccatura del porto ci è passato un peschereccio davanti alla prora, a 10 metri non di più, ci era comparso all'improvviso da questa scarsissima visibilità, una grossa barriera di fumo. Era un peschereccio di colore bianco, non ricordo altro>>.*

Non è l'unico testimone. Ecco anche le dichiarazioni di Marco Pompilio, ingegnere, direttore di macchina della nave cisterna Agip Abruzzo.

*«A bordo della petroliera, Pompilio si trova nella saletta tv degli ufficiali assieme al comandante Superina; improvvisamente, avverte una <<grossa vibrazione non usuale>> della nave e osserva, attraverso uno degli oblò, un <<grande bagliore>>.*

*Su ordine del comandante, scende immediatamente in sala macchine mettendo in funzione il motore principale. Poi risale in plancia. Sono trascorsi circa venti minuti dal momento in cui era*

stata avvertita la <<grossa vibrazione>>. Più precisamente <<un'esplosione>>: così la definisce il capo macchine. <<Venti minuti dopo l'esplosione>>, continua Pompilio, <<mentre mi trovavo sul ponte di comando scorgevo, per pochissimi secondi, verso dritta, a una distanza di 70-100 metri, un'imbarcazione da me ritenuta un peschereccio d'altura, avvolta dalle fiamme che si dirigeva verso centro nave>>.

**Possibile che un professionista del mare confonda un peschereccio con un traghetto passeggeri? La forma, struttura e dimensioni dei due tipi di imbarcazione sono radicalmente differenti; mediamente, un grande peschereccio d'altura può arrivare a misurare circa 60-70 metri di lunghezza. Il traghetto passeggeri Moby Prince era lungo più del doppio.**

*L'ingegner Pompilio è convinto di quanto ha visto e lo ripete, nei due anni successivi, senza mostrare ripensamenti: <<Ricordo di aver visto provenire perpendicolarmente alla nostra dritta un'imbarcazione in fiamme che al momento avevo ritenuto trattarsi di un grosso peschereccio d'altura, a una distanza di circa cento metri>>. [...] Pompilio ricorda la repentina modifica di rotta effettuata dall'imbarcazione a poche decine di metri di distanza, per evitare la collisione con la petroliera: <<La nave non ci ha urtato, presumo che ci abbia "scapolato" (evitato di un soffio, nda). A quel punto si vedeva che la nave era un'imbarcazione grande, un peschereccio d'altura>>. Pompilio vuole fugare ogni dubbio: <<Escludo di aver dichiarato alla Commissione d'inchiesta ministeriale di aver visto il Moby Prince incastrato nell'Agip Abruzzo; quello che ho visto è quello che ho raccontato poc'anzi>>.*

Sarebbe stato rilevante verificare le indicazioni di Abdullahi Mussa Bogor e quelle dei testimoni del caso Moby Prince per avere un riscontro eventuale alle dichiarazioni dello stesso Abdullahi sulla presenza a Kisimayo di quella nave, nella primavera del 1991.

### VIII. Un punto debole dell'intera ricostruzione

Tutta la ricostruzione effettuata dalla Commissione riguardo ai giorni di Bosaso di Alpi e Hrovatin ha un forte punto debole: quale certezza è stata raggiunta sul fatto che non manchino delle cassette del girato? Il dubbio che una o più cassette siano state sottratte c'è sempre stato e le indagini della Commissione non sono riuscite a fare alcun passo avanti in questa direzione. È evidente che l'incertezza su questo punto cruciale mina l'attendibilità di qualsiasi risultato ricostruttivo.

Le dichiarazioni rese in audizione dal Bogor, citate precedentemente, aumentano i dubbi, già esistenti, riguardo al fatto che non tutto il girato dei giornalisti sia giunto nelle mani della magistratura e, quindi, della Commissione.

Al riguardo, ci si chiede (dal documento finale non risulta) se la Commissione abbia effettuato una perizia sui nastri originali. Primo, per avere conferma che si tratti davvero degli originali e non di una copia; secondo, per verificare che non ci siano state manomissioni di qualsiasi natura. Ci si chiede, inoltre, se è stata fatta la perizia calligrafica sui fogli del notes che riportavano i time code delle cassette. Queste note, che servono a fare una scaletta, punto per punto, delle riprese effettuate, allo scopo di ritrovare i passaggi di interesse in vista del montaggio del servizio, risultano scritti, in parte, di pugno di Ilaria Alpi e, in parte, da un'altra persona, dopo che le cassette erano giunte in Rai. Sarebbe stato cruciale verificare sia l'integrità degli appunti della giornalista (mancavano, ad esempio, o erano state strappate pagine nel notes?), sia la conferma calligrafica della persona che ha completato i time code. Sia, infine, la distinzione precisa fra la parte di appunti presi dalla Alpi da quelli presi dalla persona che li ha completati in seguito.

Anche questo, dal documento finale, non risulta sia stato fatto. Peraltro, riguardo agli esigui appunti presi da Ilaria di cui si è in possesso, c'è da rilevare che l'operatore Alberto Calvi (doc. 0003 467, pag. 499) afferma: «Ilaria scriveva molto, prendendo molti appunti [...]. Normalmente vergava un blocchetto ogni due giorni».