

edizioni la meridiana

collana **PASSAGGI**

“Il 4 novembre del 1994 nell’Adriatico orientale cinque uomini e il loro cane pescano come sempre. Il ‘Francesco Padre’, la loro barca, ora è un rantolo contorto e i loro corpi giacciono in fondo al mare. La vicenda rientra tra quelle su cui vige il segreto di Stato. Quella notte, in quelle acque, era in corso l’operazione della Nato ‘Sharp Guard’.”

Gianni Lannes

# **NATO: COLPITO E AFFONDATO**

**La tragedia insabbiata  
del Francesco Padre**

A photograph of a boat named 'FRANCESCO PADRE' with a dog on board. The boat is white with blue trim and has the name 'FRANCESCO PADRE' and 'MOLINETTA' written on its side. A German Shepherd dog is sitting on the deck, looking towards the camera. The boat is docked in a harbor with other boats visible in the background.

\*FRANCESCO PADRE\*  
MOLINETTA

PASSAGGI...  
AL MERIDIANO

---

---

---

---

Gianni Lannes

---

# **NATO: COLPITO E AFFONDATO**

La tragedia insabbiata  
del Francesco Padre

edizioni la meridiana

---

2009 © edizioni la meridiana

Via G. Di Vittorio, 7 - 70056 Molfetta (BA) - tel. 080/3346971

[www.lameridiana.it](http://www.lameridiana.it)

[info@lameridiana.it](mailto:info@lameridiana.it)

ISBN 978-88-6153-108-6

In copertina: Immagine dall'archivio Gilan

*Dovete sapere che ci sono due storie: quella ufficiale piena di menzogne, che insegnano a scuola, la storia “ad usum delphini”; e poi c’è la storia segreta, quella che contiene le vere cause degli avvenimenti, una storia ignominiosa.*

Honoré de Balzac, *Le illusioni perdute*

*Il segreto di Stato è divenuto uno strumento di dominio di prim’ordine.  
Il numero dei segreti di Stato che uno conosce diventa la misura del suo rango e dei suoi privilegi in una gerarchia sottilmente graduata.  
La massa dei dominati è senza segreti: non ha cioè nessun diritto di partecipare al potere, di criticarlo e di sorvegliarlo.*

Hans M. Enzensberger, *Politica e terrore*



## PREFAZIONE

C'è un filo rosso e oscuro che attraversa la storia di questo Paese, un filo al quale restano appesi come fantasmi i misteri che avvelenano la memoria e impediscono di definirci una democrazia matura, ragionevole, compiuta. Dalla morte di Salvatore Giuliano alla *rendition* di Abu Omar, passando attraverso la stagione dei colpi, delle stragi, del sequestro Moro, di Ustica, della P2, del braccio di ferro (o della trattativa segreta) con Cosa Nostra, dal dopoguerra a oggi non c'è decennio che non si sia consumato tra veleni e sospetti, e non c'è affare sporco che non abbia prodotto conseguenze nefaste nella vita politica e sociale. Questo è il Paese della giustizia negata, delle verità inafferrabili, dei segreti di Stato. Il Paese nel quale la partita globale della Guerra Fredda è costata un tributo pesante di vittime innocenti. Un Paese dalla sovranità molto limitata.

*La tragedia insabbiata del Francesco Padre* è un paradigma, uno dei tanti, nei quali ci si imbatte sfogliando la cronaca, anzi la storia ormai, dell'Italia più recente. Una storia di semplici marinai e di malintesa ragion di Stato (di tanti stati, talvolta). Di segreti apposti dall'alto o semplicemente applicati in base alla consegna militare del silenzio, che ha quasi sempre impedito di penetrare il *coverup* applicato a molti pasticci che avrebbero potuto mettere in discussione la sudditanza delle nostre forze armate (e dei nostri governi) rispetto a strutture sovranazionali come l'Alleanza Atlantica.

Non è un caso che gli snodi impossibili dell'indagine sulla fine del "Francesco Padre" ricordino in modo impressionante la tecnica del muro di gomma che da trent'anni impedisce di svelare il retroscena della strage di Ustica. E di accertare le responsabilità dirette o indirette di alcuni nostri alleati o partner commerciali nello scenario di guerra di quella notte. Anche la notte del 4 no-

vembre 1994, non era una notte qualsiasi. Come il DC-9 Itavia con 81 italiani a bordo nel cielo di Ustica, anche il peschereccio di Molfetta col suo equipaggio non navigava in un mare deserto. A dare l'allarme per l'esplosione che lo fece colare a picco davanti al Montenegro fu un velivolo nordamericano. A raggiungere per prima la zona dell'affondamento fu una fregata spagnola. A poche decine di miglia in linea d'aria da quel punto, la Jugoslavia in rapido disfacimento era sottoposta ad embargo da parte della Nato e tutte le vie di comunicazione, per terra, cielo e mare, erano sotto lo stretto controllo militare dell'Alleanza. Eppure, nessuna unità italiana o straniera, nonostante le orecchie elettroniche fossero pienamente attivate e perfettamente funzionanti, fu in grado di spiegare cosa potesse essere successo.

Di più. Contro ogni logica e contro ogni evidenza, l'inchiesta si concluse affibbiando a quei cinque pescatori l'onere della loro stessa morte perché, ipotizzarono i magistrati, trasportavano esplosivo. Da dove, come, per chi, nessuno lo spiegò alle famiglie. E i pochi resti dell'imbarcazione recuperati in mare furono distrutti. Esattamente come l'Aeronautica militare italiana chiese (ma non ottenne) di affondare i rottami del Mig 23 libico precipitato sulla Sila e quasi certamente coinvolto nella strage di Ustica, che il Governo aveva dichiarato in Parlamento di aver già restituito a Gheddafi. Costanti e bugie. Come le carte manipolate o mai consegnate, sempre in nome di quella oscura ragione militare sovranazionale che pur se non dichiarata si sovrappone alla ragion di Stato e insabbia tutto.

Cosa sono le vite di cinque pescatori di Molfetta di fronte al bene supremo dell'Alleanza Atlantica da preservare ad ogni costo? Scheletri in fondo al mare. E che lì rimangano per sempre.

*Andrea Purgatori*

## INTRODUZIONE

Se il mare fosse un libro, vi leggeremmo la tragedia di cinque uomini, un cane e una barca. Una storia ufficiale intrisa di menzogne, plasmata con l'occultamento delle prove, il depistaggio delle indagini e sigillata dal segreto di Stato, blindato dal Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi in un decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 6 luglio 2009. Una storia nella quale, non a fatica, si coglie il filo rosso di morte che lega altre vicende irrisolte del nostro Paese: Ustica, Bologna, Moby Prince, Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, Cermis.

Il 4 novembre del 1994 nell'Adriatico orientale palcoscenico di una guerra non dichiarata, va in onda una strage. Quella notte i cinque uomini e il loro cane pastore erano in mare per portare il pane a casa. Pescavano, come sempre. Il "Francesco Padre", la loro barca, ora è un rantolo contorto e quei faticatori del mare sono brandelli di umanità insepolti.

Un attacco militare li ha inabissati sotto una coltre di melma fangosa. Un crimine impunito: sorte comune a tutti i delitti in cui baleni la responsabilità degli Stati. Mascherando la verità, le indagini, chi doveva accertare i fatti, i protagonisti militari in scena quella notte, i governanti di allora e di oggi, li hanno ammazzati una seconda volta; e con loro hanno seppellito sotto una valanga di menzogne infamanti anche le famiglie, altre vittime inconsapevoli e la marineria di cui facevano parte. In Dalmazia "Jadransko More" (Mare Adriatico) suona come una cantilena quando i naviganti per necessità scrutano l'umore del Maestrale. Il vento domina per duecento giorni l'anno: è lui a scandire il tempo della vita e il tempo del lavoro. Ad un soffio dalla Grande Madre, ora veleggiano donne e uomini senza padri che a quel tempo erano bambini o in grembo alle mamme,

in attesa di un respiro vitale. A questi giovani appartiene un dolore infinito, incancellabile, implacabile. Cinque uomini, un cane, una barca e nessun colpevole. Qualcuno ha deciso che non si doveva conoscere la verità, che noi non dovevamo sapere; per questo hanno infangato onesti pescatori, ben sapendoli innocenti, con l'accusa di essere dei trafficanti di armamenti. Cinque uomini, un cane, un motopesca, cinque famiglie annientate e nessun colpevole. È davvero troppo per annegare nell'indifferenza imperante.

Il procedimento giudiziario si è concluso il 17 dicembre 1997 con un atto di archiviazione contraddittorio e illogico. Un peschereccio che svanisce sott'acqua e cinque esseri umani – per il cane non c'era posto – sono stipati in alcune cartelline impolverate, frettolosamente archiviate come una noiosa pratica amministrativa. Dagli archivi della Procura della Repubblica di Trani gli atti sono stati sepolti in un capannone periferico. Impossibile esaminarli: l'attuale capo della Procura non ammette interessamenti giornalistici e curiosità legittime dei parenti delle vittime. Mentre alla Capitaneria portuale annaspa un faldone sapientemente rimaneggiato. Perché parlare oggi di quell'inferno bellico scatenato contro sei pacifici esseri viventi? Forse perché la verità giudiziaria è altra cosa dal diritto d'informazione, dalla verità sostanziale. Forse perché il dolore di chi rimane non ammette sigilli.

Cosa si chiede a un giornalista? Di raccontare i fatti documentandoli accuratamente, di rendere comprensibili gli eventi apparentemente caotici, di mettere ordine tra le carte, le sequenze, di ascoltare i protagonisti, i testimoni, i parenti, gli amici. Allora: ricostruire la dinamica dell'affondamento; scoprire come fu dato l'allarme alla Guardia costiera locale; verificare quanto durarono le ricerche. In una parola: scovare una traccia su come le autorità marittime non si adoperarono nel tentativo di salvataggio di quei pescatori, scomparsi di notte tra le onde peggiori di animali.

Gli interrogativi spalancati sono tanti, troppi e, apparentemente, senza risposta. In questa vicenda le trame, a stelle e strisce, sguazzano in un magma istituzionale di stampo omertoso,

sbarcando in un porto delle nebbie giudiziarie. L'inverosimile versione ufficiale dell'accaduto è stata inventata a tavolino dai responsabili dell'Alleanza Atlantica col tacito accordo dello Stato Maggiore della Marina tricolore. Quel resoconto di comodo è stato utilizzato dai magistrati e dai governanti. Innumerevoli manomissioni di prove, sparizione e distruzione dei reperti, superficialità dei giudici hanno combinato il resto. Come spiegare il mancato recupero della barca che avrebbe dimostrato la reale dinamica del disastro? Cinque morti, anzi sei con il cane, eppure nessun responsabile si profila all'orizzonte. La giustizia dei tribunali, al traino delle alte uniformi ha accertato un bel niente. Le menzogne dei militari rilanciate dai media sono state accolte dai giudici grazie al supporto pilotato del consulente tecnico Giulio Russo Krauss. Il colpo finale lo ha messo a segno ancora una volta la magistratura competente ordinando la distruzione di tutti i reperti del motopeschereccio. I familiari e nemmeno i legali sono mai stati informati. Magari avrebbero potuto preservare qualche effetto personale. La legge è legge: al rigore procedurale non si comanda. Nei reperti bruciati nelle campagne di Terlizzi c'erano le prove della strage targata Alleanza Atlantica; c'erano i vestiti di quegli uomini uccisi in mare nel '94; le loro cose d'ogni giorno di lavoro del '94. In una parola: reperti, ossia oggetti, pezzi di legno, tiranti metallici sfioracchiati di pallottole Nato, effetti personali. Insomma frammenti di uno sconosciuto manoscritto che nessun collegio peritale ha voluto decifrare in modo univoco e definitivo. D'altronde, i trattati occulti mai ratificati dal Parlamento funzionano in situazioni di emergenza. E proprio certi servizi rendono le carriere fulminanti.

A volte basta riannodare i fili per oltrepassare le cortine fumogene e imbattersi in una narrazione non di senso comune né di comune conoscenza. Semplici non sono le sue parole: un linguaggio tecnico, usato con cinica disinvoltura per ingannare. Non solo storia tecnologica, ma globale: coinvolge Stati e sistemi di alleanze militari. Evoca la modernità ma ha il sapore di un'arcaica tragedia. Dispersi: insepolti e mai più ritrovati.

Solo attraverso il come si sbarca al perché. Questo libro racconta come ammazzarono cinque uomini e un cane; come le blasonate divise dell'Us Navy affondarono nottetempo il "Francesco Padre". Quel che fu fatto sparire e cancellato per sempre o il poco che riemerse a fatica. Origine e radice di fatti, tempi, luoghi, nomi e cognomi, parole. Storia di impronte immateriali, numeriche: tracciati radar, immagini satellitari e video, scie di segnali elettronici nell'etere mai richiesti dai magistrati ai legittimi titolari. Imperizia giudiziaria, incapacità o altro? Ecco il nodo cruciale: segreti di Stato o meglio di Stati; misteri imperscrutabili sigillati oggi dallo stesso Primo Ministro italiano con tanto di decreto. Il segreto è una prerogativa dei poteri esecutivi: un paravento alle peggiori nefandezze come le stragi. Le menzogne col trascorrere temporale si istituzionalizzano, diventano parte di un sapere comune che genera assuefazione e resistenza alla capacità critica. La versione istituzionale imbarca acqua ma prende gradualmente consistenza fino ad assumere una certezza granitica. E nessuna possibilità di smentita da parte dei morti interessati. Il dramma del "Francesco Padre" è una strage annunciata che affonda le sue radici nella sudditanza militare del nostro Paese e nello strapotere Usa che ormai ha collaudato la subalternità dell'Europa. Tanti anni fa don Lorenzo Milani scriveva che i conflitti moderni mietono vittime soprattutto fra i civili. L'attualità di questa affermazione è documentata dai tremila bambini ammazzati soltanto nel crogiuolo etnico di Sarajevo. E, purtroppo, non solo. In fondo siamo circondati da un'apocalisse di bontà: non guerra ma "peacekeeping" o azioni umanitarie; non ordigni ma bombe intelligenti. Stati, governi, banche e multinazionali sono gli autentici trafficanti di morte. Le vittime non sono solo cinque pescatori e un cane che abbaia ma non morde, ma anche la Costituzione italiana e le norme giuridiche internazionali. Il caso allora è veramente chiuso? No, è più spalancato che mai. Conoscere la verità è un diritto che riguarda tutti, ma va esercitato concretamente. Far conoscere i fatti per approdare alla verità è il mestiere del giornalista. In questo libro ho provato a esercitarlo concretamente tra mille difficoltà.

## GIOCHI DI GUERRA

Nient'altro che ricordi sfocati dai segni inesorabili del tempo tra onde e nuvole che si rincorrono sferzate dalla mutevolezza d'umore. Il colore che risalta nelle scarse fotografie sopravvissute all'oblio riverbera adamantini giochi di luce. Appena si aguzza lo sguardo affiorano in un biancore accecante timide macchie di celestino; striature di salsedine rugginosa, invece, si arrampicano ostinatamente sulle fiancate laterali. La prima pelle della barca – accarezzata da una bandiera della pace cullata dal vento – racconta i turbolenti segni dei marosi solcati in tempeste silenziose e bonacce turbolente. Si legge nitidamente “Francesco Padre”: in neretto a prua e a poppa. A bordo danzava Leone, autoritario ma in fondo all'animo amabile giocherellone. Il cane pastore non era mai solo. Accanto a lui il comandante Giovanni Pansini (45 anni), il motorista Luigi De Giglio (56 anni), il pescatore Saverio Gadaleta (42 anni), il capopesca Francesco Zaza (31 anni) ed il marinaio Mario De Nicolo (28 anni). Nessuno di loro ha più fatto ritorno a casa. Perché?

Erano onesti lavoratori, padri di famiglia, cittadini laboriosi, ma per il più crudele dei destini non hanno più accarezzato i propri figli. La loro tragica fine è ancora un mistero per Rosalia Giansante, Caterina Ragno, Maddalena De Pinto, Antonia Porcelli. Non più per Elena Boccassini che si è spenta a causa di un cancro divorante. Sono trascorsi tre lustri da quella domenica pomeriggio del 30 ottobre, quando l'ignaro equipaggio guadagna il largo. Alle 21 dalla banchina san Domenico del porto di Molfetta, in provincia di Bari, i familiari più stretti lanciano i consueti saluti all'indirizzo dei marinai. Tutti si abbracciano forse avvertendo il sentore di un cruento presagio. Si leva l'ancora, si salpano gli ormeggi. La prima sortita non va

tanto male: si arrangia quasi una tonnellata di pesce. Il giorno 2 novembre all'incirca verso le ore 22.30, il peschereccio "Francesco Padre" ormeggia nel porto di Brindisi per scaricare il pescato. La bolla di accompagnamento della Società Cooperativa Armatori Pesca di Molfetta, a firma di Nicola Marolla, indica 960 chilogrammi; orario della consegna le 23.40. Completato l'imbarco di cassette vuote e assicurato il pieno di viveri, tra le 23.50 e le 00.20 del 3 novembre, la barca molfettese – alla presenza di almeno una quarantina di testimoni oculari – riparte per intraprendere una nuova battuta. Prua a tutta dritta verso il mare aperto dell'antica Dalmazia.

Quel giovedì alle 7.30 la peregrinazione ittica del "Francesco Padre" si arresta momentaneamente. Al largo di Bar, incrocia il "Kiki" e l'"Antonio Vescovo", comandati rispettivamente da Mauro Pansini e Alessandro Andriani. Con loro rimane in quella particolare zona di pesca sino alle ore 13.00. Le due barche molfettesi fanno rotta verso casa, mentre Giovanni Pansini si dirige verso nord, in un'area assai più pescosa. "Li abbiamo incrociati più o meno verso le ore 18.00" rivela al telefono Vito Susca, dalla sua Mola di Bari. Da questo momento in poi si registrano solo comunicazioni via radio che però si interrompono alle ore 22.00, vale a dire almeno due ore e mezza prima della tragedia. L'ultimo pescatore di Molfetta ad aver parlato con Pansini è Vincenzo Zaza, comandante del "Titanus". "Abbiamo avuto il solito scambio di battute. Niente di più."

Un momento, solo una pausa. La pagina di calendario si è incagliata al 3 novembre. L'anno 1994 corre al termine, mentre la guerra in Jugoslavia nell'indifferenza del vecchio continente e nel compiacimento di bramosi potentati, impazza a mezzo di carneficine quotidiane. Le lancette dell'orologio in Italia segnano appena le 22.15. Il filo rosso dei ricordi familiari è indelebile. Dal motopeschereccio parte una telefonata. A compulsare il cellulare è Giovanni Pansini. "Pronto... Rosa mi rispondi? È successo qualcosa? Ah, allora sei tu Maria: stai bene, tutto a posto?"

Trascorre solo qualche attimo e poi la ragazza incalza suo padre: "Papà, domani devi assolutamente sbarcare a Bari per

quella biopsia. L'hai dimenticato o hai proprio deciso di saltare questo controllo clinico? È importante, non puoi mancare. Devi assolutamente sottoposti alla visita medica". Ad un autentico lupo di mare che coltiva spontaneamente la generosità, forse si può chiedere qualunque altra cosa, ma non di violare un imperativo etico. Infatti, neppure una persona tanto cara può fargli cambiare idea. Di toccare terraferma per ora non se ne parla.

"Figlia mia, su questa barca ho la responsabilità di altri quattro padri di famiglia con bambini piccoli piccoli. Mario De Nicolò ha due piccini: uno di tre anni e mezzo e l'altro di cinque mesi. E poi Francesco ha la moglie che partorerà fra una trentina di giorni. Sai di quante necessità c'è bisogno alla nascita di un cucciolo? Quando diventerai mamma pure tu capirai a me. E comunque se non li aiuto io a questi faticatori che non si tirano mai indietro quando si tratta di buscarsi la giornata, chi gli darà una mano? Dobbiamo pescare per portare il pane a casa: forse è il nostro destino; però questo mestiere come sai lo amiamo. Tu lo vedi che alla barca ci voglio bene come a un figlio e non ci faccio mancare niente. E sai per quale ragione? Ci offre la dignità di un lavoro onesto e in cambio chiede solo un pò di manutenzione. E poi tu lo sai quanti sacrifici ci vogliono per mantenere la famiglia in questi tempi avari. Lo so, mò ti sto un po' scocciando: ho finito il sermone di oggi. Passami a tua madre. Ciao, buonanotte. 'Ué', mi raccomando: studia, ma adesso dormi bene."

La moglie del comandante afferra il telefono e insiste: "Giovanni, ma non ci pensi alla salute tua? Ma quante volte te lo devo dire? Eppure non sei sordo". Il marito non vuol sentire ragioni mentre è nel pieno dell'attività lavorativa. Una conversazione simile a mille altre. Però è l'ultima a viva voce tra i due, consacrati l'uno all'altra dal 15 maggio 1976. Infine, un affettuoso saluto tra compagni di vita. "Rosa, senti a me. 'Mò', non mi fare storie che poi sono solo seccature. Qua tutto bene, siamo al solito posto di pesca. Dopo mezzanotte salpiamo le reti. Domani ti chiamo e ti faccio sapere com'è andata. Ti bacio e ti abbraccio: vai a letto tranquilla, non t'inquietare."

Nessuno dei due, una donna e un uomo che hanno fuso fino

a quel momento le loro vite immagina quale sorte tragica riserverà loro il destino, di lì a poco. L'ultima cena preparata da Mario De Nicolo, è alquanto frugale: un risotto di polpo, un'insalata di patate e un pò di frutta, rivelerà il 5 novembre l'autopsia sull'unico cadavere ripescato, ovvero il corpo dello stesso cuoco di bordo. A 20 miglia dalla costa montenegrina quella notte il mare si presenta placido: un'area di pesca fruttuosa, in acque internazionali, ideale per le reti a strascico con fondali che variano dai 200 ai 300 metri, buona anche per la pesca alle aragoste, frequentata per anni dalle marinerie pugliesi e considerata da tutti molto sicura. Il contesto incute però i brividi; soltanto l'incalzante necessità economica induce ad affrontare i pericoli incombenti giorno e notte. Ufficialmente è in corso "Sharp Guard": un nebuloso paravento della Nato motivato dal pretesto dell'embargo, per mascherare lo smembramento a furia di massicci bombardamenti a tappeto della temibile Jugoslavia. Altra sorpresa. Le coordinate generali della movimentazione bellica operata dal naviglio Nato passano sotto la supervisione di alcuni nostri connazionali. In soldoni l'operazione militare è controllata dall'ammiraglio Mario Angeli, assistito dal collega Gianfranco Coviello, dal commodoro Frank Ropers e dall'ammiraglio Nicola Azzollini.

Il pattugliamento aereo è diretto dall'ammiraglio John R. Ryan. Nelle ultime battute di vita del "Francesco Padre" si scorge il comandante Pansini preoccupato, ma non lo dà a vedere: non ci fa caso più di tanto alle manovre di guerra. Ci ha fatto le ossa: da almeno 3 anni naviga come tanti altri marinai in mezzo a decine di navi militari e sommergibili a propulsione ed armamento nucleare. Ogni tanto Giovanni prega la Madonna e si raccomanda ai santi, ma solo quando se la vede brutta con aerei ed elicotteri che rasentano furiosamente il suo capo. È un lupo di mare che ha imparato a zigzagare in mezzo a quelle mastodontiche imbarcazioni. Una portaerei americana (dapprima la Saratoga, indi la Kennedy e poi la Roosevelt) che troneggia al largo di Monopoli spesso sbarra le pacifiche rotte dei fuscilli da pesca italiani. Ora, però, non

lo impressionano più come nelle prime occasioni, quando restava folgorato da quei giganti di morte. Lui che teme addirittura la sua ombra, come sanno a memoria amici, parenti e conoscenti ha comunque un obiettivo comprensibile. In parole semplici: assicurare un futuro a Maria e Francesco, i suoi unici figli, infondere sicurezza economica a sua moglie Rosalia e sostenere concretamente i suoi compagni di interminabili e rischiose fatiche. Le frequenti azioni militari rappresentano un tangibile ostacolo, forse un evidente pericolo, ma un pescatore non può nulla contro le coalizzate ragioni di Stati e multinazionali. Dunque, si tira a campare, tanto i politicanti hanno svenduto da un pezzo la sovranità nazionale e l'Adriatico, ormai, è un lago nordamericano. Tutti sanno che prima o poi ci scapperanno i morti innocenti. È già accaduto: una tremenda storia che si ripete.

Ultima traccia vitale del “Francesco Padre” e del suo equipaggio intento alla pesca?

Questo puntino pulsante ha gettato le reti a circa 20 miglia dalla costa montenegrina, in direzione di Budva: ivi si posiziona in movimento su una direttrice nord-est, ad 85 miglia dalla terraferma italiana. Nell'occasione il peschereccio mollettese non è mai sbarcato in Jugoslavia, né ha stabilito contatti con navi, pescherecci o gommoni. “Un bagliore giallo a mezzanotte e mezza causato da un'esplosione interna”: recitano le cronache ufficiali, puntuali al millesimo di secondo sulla carta, ma letteralmente incongruenti sul piano logico. Al buio, a notte fonda, a cavallo tra il 3 e 4 novembre 1994, mentre un giorno si spegne ed il successivo stenta a rinascere, si profila in superficie la sagoma inconfondibile del sommergibile a propulsione nucleare “Uss L. Mendel Rivers” – classe Sturgeon – battente bandiera Usa. A poca distanza navigano più di una dozzina di unità aereonavali da guerra della Nato. In mezzo galleggia l'ignaro peschereccio: il “Francesco Padre” ormai, a sua insaputa, è accerchiato.

Che ci fanno tutti quei mostri da guerra in movimento a tarda notte?

Mai visto uno spiegamento a tal punto visibile sull'acqua. Solo per citarne qualcuno: Hmcs Toronto, Sps Baleares, Hnlms De Ruyter, Uss Yortown, Hnlms van Brakel, Fs Anquetil, Hms Nottingham, Its Perseo.

Sott'acqua almeno 4-5 sommergibili. Le carte scottanti della Nato illuminano. Che strane luci. Sembrano fuochi d'artificio. I movimenti sono accompagnati da rumori sordi, boati soffocati e infine esplosioni. Un traffico eccessivo per una placida notte d'inverno. A un certo punto, mentre la tensione si fa sempre più palpabile, il comandante Pansini avverte il pericolo più di ogni altra volta. Riflette un attimo e telefona ad Angelo Summo. È l'ultimo impulso dal cellulare della barca (0337/821146). L'amico annebbiato dal sonno non guadagna in tempo l'apparecchio. "A mezzanotte e un quarto circa, al mio telefono di casa, lo 080/8811041, arriva una chiamata. Stavamo dormendo e fino a quando l'ho sentito e sono andato a rispondere non ha suonato più. Era Giovanni. In caso di pericolo lui mi avrebbe chiamato. Erano questi gli accordi tra noi: ci fidavamo molto l'uno dell'altro."

Ancora qualche istante interminabile e piovono sul Motopesca in rapida successione, prima colpi d'arma da fuoco e infine un missile. I proiettili ruggiscono alla cieca ma c'entrano il peschereccio. Mare calma piatta: visibilità buona. Com'è possibile un errore così clamoroso? Il "Francesco Padre" – un Motopesca da 58,18 tonnellate di stazza lorda, lungo 18,30 metri e largo 5,32 metri – indubbiamente non risulta invisibile, né ad occhio nudo né tantomeno ai sofisticati strumenti elettronici che scandagliano continuamente quel martoriato mare. Forse c'è uno straccio di motivazione, se così si può definire. È in corso la caccia ad una barca da pesca mascherata, enormemente più grande del "Francesco Padre", circa 400 tonnellate di stazza lorda – rivelano i resoconti della Nato – che da qualche giorno, a ridosso di quell'area getta bombe di profondità per stanare i sommergibili occidentali. Infatti nel rapporto classificato come "Nato Confidential", trasmesso l'11 novembre '94 (ore 11 zulu, ossia mezzogiorno) dal Comando Navale Nato (Comnavsouth) allo Stato Maggiore della Marina italiana (Maristat)

tra l'altro, è specificato:

Vale la pena ricordare che il SPS Tramontana (sommersibile spagnolo, *ndr*), operante nell'area, riportò nel suo Sitrep (rapporto di situazione, *ndr*) giornaliero 18/02 Nov

procedo ad investigare un contatto ottico associato ed esplosioni sullo stesso rilevamento. Identificato positivamente come peschereccio stazionante in posizione 4212N9-01824E5. Esso potrebbe essere intento alla pesca con esplosivi". La stessa unità ha riportato nel Sitrep giornaliero 20/04 Nov il Motopesca riportato nel rapporto giornaliero del Tramontana 18/02 Nov è sospettato di essere intento alla pesca con esplosivi. Esso aveva un dislocamento di circa 400 tonnellate, lo scafo bianco con sovrastrutture, due alberi rossi sulle sovrastrutture, quello di poppa era il più alto. Ogni altra informazione verrà passata non appena disponibile. Non declassificare. Distruggere come Nato riservatissimo Relau Comnavsouth.

Non è tutto. In una lettera del 9 dicembre 1994 elaborata dall'ammiraglio Angelo Mariani, capo di Stato Maggiore della Marina si legge:

Questo Stato Maggiore non ha avviato alcuna specifica indagine in merito. Tuttavia si è provveduto a confrontare le caratteristiche del Motopesca segnalato dal Sommersibile TRAMONTANA con quelle ricavate con una fotografia a colori non datata del "Francesco Padre" fatta pervenire da MARIDIPART Taranto. In tale fotografia gli alberi del "Francesco Padre" risultano bianchi e non rossi come segnalato dal citato Sommersibile.

I pescatori del "Francesco Padre" stanno salpando le reti a poppa. Dopo il micidiale impatto vengono sbalzati in acqua. Quattro di essi finiscono impigliati nelle cime. Soltanto De

Nicolo riemerge ancora vivo, nonostante le gravi ferite. Mario l'unico sopravvissuto ha probabilmente gli occhi accecati e sente il sangue liquefarsi, scorrergli goccia a goccia in tutti i capillari che riesce a contare. Le vene di pianto a fior di pelle nello sforzo di resistere alla vita allentano per un pò la morsa del gelo. Il giovane pescatore stringe i denti disperato: forse immagina i suoi bambini. Una cosa è certa: il "Francesco Padre" è stato colpito da un missile leggero subito dopo la prima raffica di pallottole perforanti. Lo scafo è ormai inerte ma ostinatamente a galla, quando un ordigno trapana il motopeschereccio da parte a parte saettando poco più in là e innescando un incendio secondario da nafta. Il legno di quercia modellato a Molfetta nel 1967 dal maestro d'ascia Giuseppe Pansini, quella notte assomiglia piuttosto ad un panetto di burro. Il peschereccio non ha compartimenti stagni ed affonda in un baleno. Il vettore bellico – congelato per addentare possenti scafi metallici ed esplodere all'interno – ha forato il Motopesca a poppavia sinistra, sotto la linea di galleggiamento. Nella micidiale traiettoria il missile ha sbalzato il serbatoio dell'olio schiodandolo dalla paratia sinistra ed è fuoriuscito aprendosi un varco sul ponte. Il violento contraccolpo ha provocato un pauroso sussulto: un notevole spostamento d'aria ha sprigionato una nube di idrocarburi che ha investito in pieno i cinque lupi di mare. Non si è verificata alcuna esplosione propriamente detta all'interno della barca: il "Francesco Padre" è sostanzialmente integro dopo l'impatto e viene inghiottito repentinamente dai flutti. L'esperto della magistratura, il professor Giulio Russo Krauss, in una perizia datata 27 luglio 1995, accenna involontariamente alla verità dell'accaduto, calpestando tuttavia la logica:

L'ipotesi che l'esplosione sia stata causata da un piccolo missile è stata scartata per le seguenti ragioni: un missile nave-nave è realizzato per perforare il fasciame metallico, penetrare all'interno della nave bersaglio, esplodere e produrre incendio; nel caso di un peschereccio in legno il missile avrebbe passato da parte il

bersaglio producendo un danno molto limitato al fasciame (in legno); nell'ipotesi remota, che fosse esploso all'interno del peschereccio si dovevano riscontrare tracce di incendio, il che non è risultato (...). L'ipotesi che l'esplosione sia stata causata da una cannonata è stata scartata per le seguenti ragioni: il proiettile perforante ha capacità di perforare il bersaglio, la piccola carica esplosiva ha la funzione di arrecare danni con l'onda d'urto, con la miriade di schegge irradiate e con l'incendio; nel caso di un peschereccio in legno il proiettile avrebbe passato da parte a parte il bersaglio producendo un danno molto limitato al fasciame (in legno) nell'ipotesi, remota, che fosse esploso all'interno del peschereccio si dovevano riscontrare tracce di incendio e molte schegge metalliche (...).

La segnalazione dell'affondamento – previo incendio – viene siglata dal Comando delle Forze Nato con la dizione “possibile esplosione di un peschereccio”. La versione ufficiale attribuisce ad un pattugliatore marittimo l'avvistamento di un lampo giallo all'interno dell'area di perlustrazione. Il dispaccio militare conclude: “I fatti surriportati indicano che una nave da pesca italiana è esplosa nell'area ‘digger’ (di pattugliamento originaria, ndr). Si valuta che l'esplosione possa essere stata causata da condizioni a bordo della nave stessa e non da cause esterne”.

Com'è possibile stabilire nell'imminenza dell'accaduto esattamente questa dinamica e non altre? Quali prove il Comando Nato ha fornito alla magistratura titolare dell'indagine per avvalorare una tesi del genere? Agli atti non ne figura nessuna. Eppure il PM Pugliese, il sostituto Montedoro, nonché il Gip Pavese, ed infine il procuratore aggiunto Drago, l'hanno bevuta. E ancora. Sul luogo del cosiddetto “incidente” si materializza “in brevissimo tempo” – asserisce il ctu Russo Krauss – una fregata spagnola comandata da Martinez Sainz-Rosas. La nave “Balears” si imbatte in ampie chiazze di combustibile e numerosi rottami galleggianti. Si tratta prevalentemente della

sovrastuttura e di pezzi della coperta e della murata poppie-ra sinistra. In mare c'è anche Mario De Nicolo, il più giovane dei cinque sfortunati marinai. Forse poteva essere salvato ma stranamente non lo vede nessuno. Il suo corpo nonostante l'arrivo della corvetta "Fenice" della Marina Militare Italiana e della motovedetta Cp 249, della capitaneria portuale di Bari, viene rinvenuto dall'equipaggio molfettese del "Città di Taranto", guidato da Vincenzo Minervini, approdato sul luogo del disastro poco dopo le 15 insieme al "Titanus" e al "Paolo". Vincenzo Zaza, comandante del "Titanus", non ha dimenticato: "Quando siamo arrivati noi, tutti i resti della barca erano ancora in mare. Non avevano recuperato niente. Dalla 'Fenice' è stata calata la scialuppa solo quando siamo arrivati noi. Io ho trovato la cima salvarete". Le operazioni di recupero dei resti della barca affondata proseguono – si fa per dire – fino alle ore 19.30, quando ai comandanti dei numerosi pescherecci, ai quali si sono aggiunti il "Gaetano" ed il "Michelangelo" viene ordinato di tornare subito in porto a Molfetta.

A questo punto della ricostruzione è necessario puntualizzare alcuni rilievi. Il referto autoptico effettuato per conto dell'autorità giudiziaria dal professor Francesco Vimercati (ordinario di medicina legale), nonché dal professor Roberto Gagliano Candela (associato di tossicologia forense) e dal dottor Leonardo Vitale (specialista in medicina legale e delle assicurazioni), è inequivocabile. Sul corpo di Mario De Nicolo "non si rilevano pertanto segni certi della presenza di residui di nitrati organici".

In altri termini, non vi è traccia di esplosivi. Infatti, nel medesimo testo si rinviene: "L'analisi ha evidenziato esclusivamente numerosi idrocarburi, tipici prodotti di combustione della nafta e degli oli di motore". Il giovane pescatore secondo tali esperti "è stato investito da un'onda d'urto". Nella valutazione medico-legale, dalla pagina 83 fino alla 87 è significativamente specificato:

In sede di esame esterno e nel corso della successiva sezione cadaverica, furono evidenziati lesioni di

varia natura, rappresentate da: ampie aree di ustione, soluzioni di continuo cutanee, lesioni di strutture scheletriche e viscerali (...). In particolare il soggetto presentava manifestazioni dell'azione del calore a livello di quasi tutta la superficie corporea anteriore, con risparmio solo delle regioni dorsali mediane e dell'emisoma laterale di destra nonché della superficie posteriore degli arti inferiori. Numerose soluzioni interessavano il volto, le superfici somatiche toraciche ed addominali anteriori e, in particolar modo gli arti, ove infatti erano presenti ampie ferite lacere e lacero-contuse, con maggiore coinvolgimento dell'arto superiore ed inferiore di sinistra. Lesioni di strutture scheletriche furono evidenziate già in sede di esame esterno a livello dello splancnocranio (piramide nasale, mascella e mandibola), dell'arto superiore sinistro (braccio, avambraccio e mano) e di entrambe le gambe; con la sezione cadaverica si constatò inoltre la presenza di ampie lesioni fratturative della volta e della base cranica, di fratture costali multiple, dei corpi vertebrali a livello lombare e di entrambe le ossa iliache (...). Per quanto concerne la dinamica dell'evento e la natura dell'esplosivo ricordiamo che in sede di autopsia furono eseguiti prelievi di materiale nerastro similfuliginoso, untuoso, stratificato su alcune regioni corporee, o sul fondo delle lacerazioni delle parti molli superficiali, unitamente a vari frammenti di legno e di fili sintetici (nylon). Tale materiale, unitamente ai piccoli e scarsi frammenti di legno consegnatici in reperto, è stato sottoposto ad indagini di laboratorio per eseguire una ricerca chimico-analitica sulla natura dell'esplosivo. Tali indagini di laboratorio, tese alla ricerca di eventuali residui di nitrati organici e di esplosivi di uso più comune, hanno dato costantemente esito negativo, evidenziando esclusivamente la presenza di numerosi idrocarburi, tipici prodotti di combustione

della nafta e degli olii di motore. Tali risultati inducono pertanto a ritenere che il soggetto doveva trovarsi ad una distanza tale dal centro dell'esplosione da risentire gli effetti dell'azione termica e di onda d'urto di questa. L'assenza nei tessuti organici di residui di esplosivi indica che l'esplosione o fu determinata da sostanze che non lasciano tracce in quanto si consumano completamente nella combustione (ad esempio nitrocellulosa, nitroglicerina, idrocarburi gassosi), oppure che il soggetto sia stato sottoposto agli effetti di una esplosione secondaria da nafta, innescata da un'esplosione primaria di cui non vi sono tracce per riconoscerne la natura (...). A favore di tale ipotesi depone sia il rilievo sul cadavere di effetti termici non associati alla presenza di residui esplosivi, sia il riscontro nei tessuti organici esaminati di residui della combustione della nafta. (...) L'epoca della morte di De Nicolo Mario, sulla base dei dati tanatocrologici, deve farsi risalire ad un lasso di tempo compreso entro le 18-36 dal loro rilevamento avvenuto alle ore 16 del 5.11.1994. Inoltre, sulla base dello stato del contenuto gastrico evidenziato nel corso dell'autopsia può aggiungersi che il decesso intervenne tra le 2-4 ore dall'assunzione di un pasto principale e probabilmente di quello serale. La causa della morte di De Nicolo deve identificarsi in un grande traumatismo da esplosione. Le indagini di laboratorio hanno escluso, nel materiale prelevato in sede di autopsia ed in quello avuto in esame, la presenza di residui di nitrati organici e di esplosivi di uso più comune. È stata evidenziata elusivamente la presenza di idrocarburi, tipici prodotti di combustione della nafta e degli olii di motore. Il soggetto offriva la superficie ventrale alla fonte dell'esplosione, trovandosi o in posizione eretta e con l'emisoma destro protetto da qualche occasionale riparo o in decubito laterale destro. In ordine alla dinamica

dell'evento è ipotizzabile che il De Nicolo fu esposto o all'azione di un'esplosione di sostanze che non lasciano tracce, ovvero fu vittima di una esplosione da nafta secondaria ad altra esplosione della quale però non vi sono tracce nei reperti esaminati.

Le esaurienti rilevazioni dei periti inducono a stabilire come il De Nicolo fosse al posto di manovra del verricello salpareti, ossia nell'angusto spazio fra detto macchinario e la paratia trasversale poppiera della tuga, rivolto verso poppavia al lato sinistro del Motopesca. In particolare era in atto la fase di recupero della rete. Infatti il filmato subacqueo mostra i cavi d'acciaio già avvolti sui rulli, un divergente già a bordo e perfino i calamenti. Pertanto si deduce che al momento tutto l'equipaggio era impegnato nella fase di recupero della rete. Ergo: il povero marinaio non si trovava in timoneria, mentre gli altri quattro membri dell'equipaggio non potevano trovarsi all'interno dello scafo; dunque i loro corpi non sono affondati con il Motopesca. I loro resti mortali sono quelli che giacciono sul fondo, due dei quali calzano ancora gli stivaloni a coscia che i pescatori adoperano soltanto in fase di recupero della rete e cernita del pescato. Inoltre, è scientificamente risaputo che i cadaveri squarciati difficilmente riemergono. Sulla salma di De Nicolo è stato rinvenuto e repertato un sottile filo di nylon in corrispondenza dell'area temporale sinistra della vittima, quasi certamente proveniente dalla rete; inoltre, stratificazione di materiale scuro e untuoso in corrispondenza dell'orbita, del padiglione auricolare e guancia sinistra; indi, una frattura frammentata in corrispondenza dell'orbita destra; ciò fa ragionevolmente dedurre che – tenuto conto dei danni al volto sulla parte sinistra – il soggetto sia stato investito da sinistra e di fronte dall'onda d'urto del missile transitato a pochi metri da lui e abbia urtato violentemente il lato destro della testa contro la vicinissima paratia della tuga. E ancora: sono state evidenziate altre fratture al setto nasale e alla mandibola; il collo risulta spellato in più punti; varie spellature identificate in corrispondenza della parte anteriore del torace, anteriore e laterale sini-

stra dell'addome, braccia e avambracci; fratture e lacerazioni in corrispondenza del braccio ed avambraccio sinistro; lacerazioni irregolari in corrispondenza della superficie laterale dell'avambraccio e della mano destra; lesione della zona inguinale e coscia sinistra. Repertati frammenti di legno verniciati d'azzurro e materiale sintetico; spellamento e fratture in entrambe le gambe, specialmente la sinistra. Le conclusioni degli esperti riportano che i danni maggiori sofferti dal defunto si sono registrati nella parte superiore del corpo e delle gambe. Quindi al momento dell'incidente egli si trovava in posizione eretta, con il lato sinistro rivolto all'area della barca colpita dall'impatto e il destro in decubito. In definitiva, l'uomo era parzialmente protetto dal rullo del verricello su cui era avvolto il cavo d'acciaio, in piedi e rivolto in direzione della rete in fase di salpamento. Certamente, egli non si trovava in timoneria.

I filmati subacquei, girati dall'Impresub nel giugno del '96 e prontamente consegnati al magistrato Elisabetta Pugliese, titolare dell'indagine presso la Procura della Repubblica di Trani, rappresentano a tutti gli effetti di legge, e a rigore di logica scientifica, prove inequivocabili, ma stranamente sottovalutate, o meglio erroneamente interpretati e infine definitivamente dimenticati. Da un meticoloso esame le immagini restituiscono fedelmente l'agghiacciante dinamica. Eppure ben due pubblici ministeri non ne hanno tenuto conto. Ci sono barche che affondano per cause naturali, capita, è nell'ordine degli eventi. Poi ci sono motopescherecci coriacei colpiti da proiettili vaganti che si ostinano a non morire, almeno non istantaneamente; neppure la soluzione finale – il missile – li uccide una volta per tutte. Dovrebbero essere esplosi, anzi disintegrati (così recita la verità ufficiale), ma sono lì sul fondale marino, a 243 metri, a testimoniare gli accadimenti, sbugiardando le menzogne addirittura dei governi e le disattenzioni degli ossequiosi magistrati. L'attuale ministro della Difesa, Ignazio La Russa, non accetta l'idea di rispondere in merito, neppure dopo tanti anni; in perfetta sintonia con tutti i suoi predecessori, a partire da Cesare Previti che il 17 novembre '94 dichiara pubblicamente

al microfono televisivo della Rai:

*C'era un sommergibile della Nato nella zona in cui due settimane fa esplose il motopeschereccio molfettese "Francesco Padre". Adesso sto aspettando di avere il rapporto su quello che ha visto. È in corso l'inchiesta della magistratura nei confronti della quale c'è la più totale disponibilità da parte delle forze armate a trasmettere tutte le informazioni di cui sono a conoscenza. Trarre conclusioni non spetta a me.*

Dopo tre lustri Previti, inguaiato pesantemente con la giustizia (sentenza della Cassazione del 4 maggio 2006), non ha ancora aperto bocca, dopo aver scontato solo 5 cinque giorni di cella a Rebibbia su sette anni e mezzo di condanna penale definitiva per i due processi per l'affare "Imi-Sir e Mondadori". Tace anche Pinuccio Tatarella. L'allora vice Presidente del Consiglio dei Ministri, investe del caso solo tre Ministeri: Interni, Trasporti ed Esteri, ignorando, non sappiamo quanto volutamente, quello fondamentale della difesa. Un lapsus in parata destrorsa? E come dimenticare la sfilata ai funerali di De Nicola del ministro Adriana Poli Bortone? L'omelia di monsignor Donato Negro riecheggia ancora nella memoria dei familiari: "Sì, lo dico nell'oscurità luminosa della fede: da quel fondale oscuro del basso Adriatico attendiamo verità e giustizia senza ricorrere ad assurdi segreti militari". Sempre nel '94 il direttore dell'associazione armatori da pesca, Mimmo Farinola dichiara pubblicamente: "Più il tempo passa e più si rafforza la nostra convinzione che a provocare l'esplosione sia stato qualcosa che è stato lanciato contro il 'Francesco Padre'. C'è poco da girare intorno. Per me è stato un siluro o qualcosa del genere". Meno di due anni dopo è tutto fin troppo chiaro, ma il PM Pugliese non comprende e si lascia fuorviare, alla stregua del sostituto procuratore Giancarlo Montedoro. Il rapporto consegnato dall'Impresub, a firma di Egidio Ibba (datato 25 luglio 1996) al giudice Elisabetta Pugliese, parla chiaro, basta leggerlo attentamente e non saltare assolutamente le righe significative.

## In estrema sintesi:

Le immagini video contenute nella cassetta allegata al rapporto sono state registrate dalle telecamere installate sul R.O.V. I filmati sono stati assemblati e montati in tre parti in base all'omogeneità degli argomenti trattati. Parte I: ispezione sul relitto. Parte II: resti umani. Parte III: reperti sparsi (...). Il relitto dello scafo del "Francesco Padre" si presenta come corpo unico, attorno al quale sono disseminate parti dello stesso, frammenti e oggetti vari in un'area principale ampia circa 120 m x 80 m. Il relitto risulta adagiato sulla chiglia con la prua orientata per 296° ad una profondità di 243 m. Il relitto risulta essere abbastanza integro (...) risulta mancante della zona poppiera con evidenza di un grosso squarcio sul lato sinistro che coinvolge in parte l'opera viva e totalmente l'opera morta (...). I resti umani sono stati localizzati in due punti distanti tra loro circa 60 m e posizionati rispettivamente a 80 m verso Nord e 40 m a Nord-Est dal relitto. Sia per la natura dei reperti visibili, che per la distanza tra gli stessi, si ritiene che possano appartenere a due corpi umani ben distinti (...). In merito alle possibilità di recupero del relitto, di parti di esso, di resti umani e/o di quant'altro ritenuto necessario dall'Autorità Giudiziaria per gli accertamenti in corso, per la complessità delle operazioni ci si riserva di confermare la fattibilità e proporre le modalità una volta noti gli obiettivi e le finalità.

A seguito dell'ispezione subacquea la dinamica e le cause che hanno determinato l'affondamento del peschereccio appaiono lapalissiane, ma ostinatamente il docente universitario (tra l'altro con annessa cattedra all'Accademia Navale di Livorno e all'Università Federico II) Giulio Russo Krauss, di stanza a Napoli, parla senza produrre agli atti una pallida prova di

“esplosione interna”, contro ogni ferrea logica. L’Adriatico è l’unico testimone attendibile dell’orrenda tragedia, consumata in una manciata di istanti. Dalle increspature marine salta fuori una misteriosa circostanza, utile a fotografare la situazione e tale da offrire la misura del condizionamento in atto. Ormai il Trattato del Nord Atlantico si è trasformato nel braccio armato di un’egemonia totalitaria, assumendo compiti e funzioni che hanno esautorato l’Onu. Solo qualche giorno prima di avviare le ricerche del relitto la nave dell’Impresub subisce una perquisizione intimidatoria, addirittura in acque italiane. In una lettera intitolata testualmente “ISPEZIONE A BORDO DELL’AUGUSTEA SEI DA PARTE DI TRUPPE NATO”, trasmessa puntualmente alla magistratura, si osserva:

Intorno alle 02.00 del 03.06.96, l’Augustea Sei durante la navigazione in acque territoriali, lungo la rotta da Crotone per Brindisi, è stata ripetutamente avvicinata da un gommone con personale militare non identificato. Alle ore 02.42 il Comando dell’Augustea Sei è stato contattato via VHF da unità navale NATO che imponeva un fermo per ispezioni a bordo da effettuarsi alle ore 05.30 in posizione 40° 33’, 1 Lat NORD / 18° 28’, 5 Long EST. Alle ore 05.15 l’Augustea Sei si trovava nella posizione stabilita e veniva avvicinata dall’unità navale della marina militare inglese Id. 091. Da tale unità sbarcava con l’ausilio di un gommone una pattuglia composta da 8 marines, i quali in assetto da guerra, dopo essersi distribuiti in coperta e sul ponte di comando, alle ore 05.30 iniziavano l’ispezione a bordo dell’Augustea Sei. Al comandante della pattuglia è stato fatto osservare che la natura del viaggio e dei lavori era sotto il diretto controllo delle autorità civili e militari italiane. L’ufficiale nonostante ciò ha insistito nell’eseguire l’ispezione, dando disposizione affinché tutto il personale presente a bordo (sia quello operativo che quello in riposo previsto per le operazioni 24

su 24 ore), sfilasse in plancia contestualmente al controllo dei documenti personali e di tutti i registri di bordo. L'ufficiale ha sottoscritto sul giornale di bordo l'avvenuta ispezione a nome LT. Meeking UK NA. Alle ore 06.15 al termine delle ispezioni, l'Augustea Sei riprendeva la rotta per Brindisi.

Implacabili evidenze: i fatti, sia pure spezzettati in una miriade di rivoli ciechi, non mentono, basta concatenarli. Dunque, i resti mortali di due componenti dell'equipaggio sono inconfondibilmente quelli ripresi sul fondale dal R.O.V. – diciannove mesi dopo l'affondamento – uno dei quali calza ancora gli stivaloni a coscia che i pescatori adoperano soltanto in fase di recupero della rete e cernita del pescato, e non certo per andare a sonnecchiare come sostenuto dal professor Russo Krauss, teorizzatore dell'esplosione interna senza uno straccio di prova. Ma a ben guardare c'è di più. Un cranio visibile in coperta appare con un foro laterale. Dallo scheletro filmato sul fondo del mare il teschio in particolare presenta fori sospetti, che sono stati generati senz'altro da arma da fuoco, alla stregua di alcune ossa, in particolare una tibia che mostra segni identici. Le immagini congelano una situazione inequivocabile. Non è tutto. Il tubo in acciaio inox, incoccia- to nelle reti del Motopesca “Maria Michelangelo” di Manfredonia – da questo recuperato il 4 maggio 1995, poi custodito presso la Capitaneria portuale di Molfetta ed infine inspiegabilmente smarrito dal comandante De Tullio – si presenta per metà lunghezza verniciato di bianco e per l'altra metà di azzurro. Le sue strutture di estremità corrispondono: una alla sezione superiore di collegamento alla crocetta dell'albero poppiere e l'altra alla sezione collegata all'impavesata del “Francesco Padre”. In altri termini è uno dei venti dell'albero principale: questo oggetto, ossia il reperto numero 458, presenta numerosi fori di proiettili. Nonostante il pressante invito dei parenti delle vittime del “naufragio” e dei rispettivi legali, una prova così preziosa non è mai stata esaminata ac-

curatamente. E ancora. In un'informativa riservata – datata 6 ottobre '95 e “consegnata brevi manu alla dott. E. Pugliese il 9 ottobre” dal comandante di Comparare Molfetta, Giovanni De Tullio – s'intravede una preziosa notizia, utile a ricomporre il mosaico.

Tre settimane fa il M/p. “Anastasia II” nel corso delle “ordinarie” operazioni di pesca condotte nell'area che fu teatro dell'evento occorso al M/p. “Francesco Padre” avrebbe rinvenuto il tronco di cadavere sprovvisto di arti inferiori e superiori, il quale a detta del Comandante l'unità tale Armenio Angelo, ad un primo esame sommario presentava un foro, nella parte posteriore, stimato dal rinvenitore quale visibile traccia di proiettile. Il tronco del cadavere sarebbe stato custodito a bordo sino al porto di Brindisi dove sarebbe stato rigettato in mare nelle acque di quel porto in un punto non meglio precisato.

Il 31 ottobre successivo, lo stesso Angelo Armenio fornisce una risposta laconica, probabilmente per evitare incriminazioni. Interrogato dal PM Pugliese, nega abbastanza debolmente l'evento:

*Non è assolutamente vero che io quale comandante del Motopesca Anastasia ebbi pescato e poi rigettato in mare dei resti umani.*

Domanda cruciale: chi ha ordinato al comandante del sommergibile “Uss L. Mendel Rivers” di fare fuoco? Ha agito impulsivamente di testa sua, oppure è stato influenzato dalla dozzina di ufficiali presenti a bordo o dai 102 uomini d'equipaggio? Si è trattato del solito immancabile incidente? Anche la nave “Uss Yorktown” ha sparato contro il Motopesca? I due elicotteri Sikorsky Sh 60 Seahawk hanno contribuito all'errore? Ma allora perché sono piovute prima le pallottole e poi il missile? La cronologia ufficiale degli avvenimenti segnala la presenza in

loco anche dei sommergibili “Tramontana” (Spagna) e “Walrus” (Olanda). Dove sono i rispettivi rapporti? In zona quella notte sono presenti complessivamente una quindicina di unità navali dell’Alleanza Atlantica. “L’Intelligence’ non aveva registrato l’operare di unità montenegrine” si legge nella richiesta di archiviazione del PM Montedoro (30 gennaio ’97). In altri termini, in quello specchio marino non vi era nessun’altro. Chi ha la responsabilità nella catena di comando Nato? Chi adopera proiettili calibro 7,62 Nato? Nel luogo dell’affondamento – e i verbali dei carabinieri non ammettono smentite – è stata ripescata una scatola di munizioni dell’Alleanza Atlantica, catalogata, forse per errore (e poi, comunque, frettolosamente distrutta dalla magistratura inquirente), tra i reperti dell’indagine giudiziaria. Troppe coincidenze eluse. Alla ricostruzione documentale mancano solo i nomi e i cognomi degli stragisti in alta uniforme. Purtroppo, le due unità navali sono state smantellate rispettivamente nel 2001 e nel 2004, gli equipaggi si sono volatilizzati e quindi non possono vuotare il sacco. Eppure un altro dato è particolarmente interessante. Il 7 novembre 1994, alle ore 11.43, giunge dall’ambasciata Usa a Roma, indirizzato alla Capitaneria portuale, un telegramma a firma del console americano:

Solidale con il lutto cittadino, partecipo al dolore che cha colpito la cittadinanza tutta.

Poche ma significative righe non costituiscono un’ammissione di responsabilità, ma rappresentano un misterioso atto non richiesto dalla marineria molfettese né tantomeno dai parenti delle vittime. A questo punto parlano i documenti della Nato e delle feluche nostrane.

Innanzitutto, era in atto una presenza bellica dell’Alleanza Atlantica dagli esiti più o meno secretati, denominata Exercise Nato in Adriatic, Marittime Operation in the Adriatic, Operation Deny Flight, protrattasi dal 12 aprile 1993 al 20 dicembre 1995. Non a caso, Maridipart Taranto il 9 novembre col telex

riservato (protocollo 1088/OP, emesso alle ore 17.50) richiede infruttuosamente allo Stato Maggiore della Marina Militare.

Copie autentiche bandi interdizione/pericolosità emanati dai compartimenti Basso Adriatico con validità 03 et 04 nov.

La medesima istanza, in virtù dell'affondamento del “Francesco Padre”, viene reiterata senza esito alcuno dalla Direzione Marittima di Bari il 12 novembre (protocollo riservato numero 481/R/GNZ). Per correre tardivamente ai ripari in un telex del 12 dicembre '94 emanato da Maridipart Taranto si legge:

Bandi pericolosità/interdizione scopo consentire at autorità marittima corretta/efficace pubblicità at ordinanze restrizione (pericolosità/interdizione) aree marittime interessate at attività pericolose at navigazione. Richiedesi che richieste emanazione bandi oggetto pervengano questo A.C. con anticipo minimo giorni 10.

Il 12 giugno 2008 lo studio legale Pansini inoltra una richiesta di accesso alla documentazione. Dodici giorni dopo il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, in una nota a firma del capo reparto, Felicio Angrisano comunica all'avvocato Antonio Pansini che a proposito degli “Avvisi di interdizione/pericolosità relativi all'area del Basso Adriatico emanati nel novembre 1994”, di “voler integrare la domanda con una più circostanziata motivazione dell'interesse ad accedere”. Insomma, contorta burocrazia, una manovra utile a guadagnare tempo. Antonio Pansini, fratello di Giovanni, non si perde d'animo: il 20 aprile 2009 richiede invano alla capitaneria portuale di Molfetta, proprio questi famigerati atti militari che documentano l'esercitazione bellica in atto. A tutt'oggi, però, non è pervenuta alcuna risposta. Anche Maria Pansini, figlia di Giovanni, ha provato nel luglio 2009 ad esaminare i fascicoli giudiziari. Un solerte impiegato del tribunale, Oronzo Cassa, per conto del capo della Procura di Trani, prima le ha richiesto di presentare una doman-

da in carta da bollo; poi le ha imposto di produrre uno stato di famiglia storico. Risultato? A Maria non è stato effettivamente riconosciuto il diritto di esaminare i faldoni giudiziari. Perché?

Un segreto militare è custodito eternamente o quasi, ma a volte perfino una solida cassaforte scricchiola. Ci sono attimi in cui un muro di gomma, anche il più impenetrabile, mostra segni di cedimento. Ad Elisabetta Pugliese, il PM di turno alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trani, toccherà per mero dovere d'ufficio inaugurare il fascicolo numero 5432/1994, ipotizzando i reati di naufragio e omicidio colposo. "Mi preoccupai anche di chiedere alle autorità sia di navigazione aerea e diciamo navale, se avessero rilevato qualcosa di inconsueto, di particolare – dichiara il magistrato – ma chiaramente le risposte furono assolutamente negative". Controllore e controllato si confondono, anzi coincidono, ma nella mente del giudice non si materializza nemmeno un pallido sospetto. Il primo rapporto significativo che avrebbe dovuto almeno insinuare la classica pulce nell'orecchio perfino a un non addetto ai lavori – inviato alla magistratura, un mese dopo, il 9 dicembre 1994 – reca la firma dell'ammiraglio Angelo Mariani. Dal corposo documento fanno capolino una serie di nodi cruciali: lo spiegamento di forze belliche di unità aeronavali e sommergibilistiche della Nato (non giustificato da un mero pattugliamento), l'assenza di attività navale estranea cioè montenegrina, ma soprattutto la posizione ignota di ben tre sottomarini della santa alleanza, ossia: USS MENDEL RIVERS (USA), SPS TRAMONTANA (SPAGNA), HLMNS WALRUS (OLANDA). L'ammiraglio Mariani getta il primo amo: un depistaggio tratteggiato in via epistolare dalla presenza di un'area marina adibita allo scarico di munizionamento jugoslavo. Gli sprovveduti pescatori italiani non avevano la mappa locale della Marina italiana che avrebbe consentito loro di scampare il pericolo. In sostanza, un'autentica falsa pista, un diversivo tale da alimentare la confusione.

A cavallo dell'ora in cui si è verificato il naufragio le seguenti unità di superficie: HCMS TORONTO (CANADA),

ITS PERSEO (ITALIA), ITS EURO (ITALIA), HS HYDRA (GRECIA), SPS BALEARES (SPAGNA), HNLMS DE RUYTER (OLANDA), HNLMS VAN BRAKEL (OLANDA), HMS NOTTINGHAM (GRAN BRETAGNA), FS ANQUETIL (FRANCIA), USS YORKTOWN (STATI UNITI) operavano nell'Adriatico Meridionale sotto il controllo di Comando NATO (COMNAVSOUTH - Comando Forze navali Alleate del Sud Europa) nell'ambito delle operazioni di embargo nei confronti della Ex-Jugoslavia (...). Parimenti sotto controllo NATO operavano in zone adiacenti, non esattamente note, i seguenti Sommergibili: HLMNS WALRUS (OLANDA), USS RIVERS (STATI UNITI), SPS TRAMONTANA (SPAGNA). Le esatte posizioni delle citate Unità di superficie e subacquee all'istante dell'evento, sono state richieste al Comando NATO competente e saranno rese disponibili appena perverranno a questo Stato Maggiore. Nave DANAIDE (ITALIA) e Nave FENICE (ITALIA) alle 040030 A operavano nel canale di Otranto (...). Oltre quelle citate, in tutto l'Adriatico, non operavano altre Unità Nazionali/NATO né risulta che fonti "intelligence" abbiano registrato attività di Unità navali Montenegrine. Non è stata segnalata la presenza di Unità mercantili in prossimità del punto in cui si è verificato il sinistro. L'unico velivolo in volo sulla zona del naufragio nell'immediatezza del sinistro risulta essere il velivolo militare da pattugliamento P3C (STATI UNITI). I messaggi in possesso di questo Stato Maggiore che riportano informazioni peculiari relative al naufragio sono i seguenti: (1) Mittente: CTG 440.01 (C.TE del gruppo navale imbarcato su HNLMS DE RUYTER); Gruppo data orario: 040225Z NOV 94 classificato Nato Confidential (2) Mittente COMNAVSOUTH Gruppo data orario: 111100Z NOV 94 classificato Nato Confidential. In particolare, il primo messaggio dà informazione dell'avvistamento alle 040030A di un bagliore in posizione 42°01'.6N - 018°31'.2E da parte del velivolo P3C e della successiva localizzazione di rottami, nella stessa posizione, da parte della SPS BALEARES

(...) il sommergibile spagnolo TRAMONTANA aveva avvistato alle 1030A del 02 novembre 1994 un Motopesca in posizione 42°12'N - 018°24'E dedito presumibilmente alla pesca con uso di esplosivi. Il Motopesca viene descritto di colore bianco con due alberi di colore rosso (quello poppiero più alto di quello prodiero). Copia integrale dei suddetti messaggi sarà trasmessa a codesta procura non appena concluse le procedura di declassifica già avviate da questo Stato Maggiore (...). Per completezza d'informazione si riporta, in annesso 3, fotocopia della carta nautica n. 6011 edita dall'Istituto idrografico della Marina Militare in data Agosto 1990, nella quale è evidenziata, su un fondale di circa 200 metri, una zona, notificata a suo tempo dalle Autorità Ex-Jugoslave, adibita a scarico di munizioni ad una distanza di 5.2 miglia nautiche dal punto nel quale si è verificato l'incidente. È presumibile che il Motopesca "Francesco Padre" non fosse in possesso di tale carta in quanto abilitato alla pesca costiera ravvicinata che, in base al "Regolamento per la Pesca Marittima", non può esercitarsi oltre le 20 miglia dalla costa nazionale.

Se si cercano ostinatamente le prove dirette e indirette, prima o poi si materializzano. A Londra dalla casuale disamina di una carta militare inglese, ossia la numero 2701 – intitolata "GULF of KOTOR to CORFU" – ben nota a livello internazionale e perfino alle autorità italiane specializzate in "Intelligence", ma effettivamente mai consegnata all'autorità giudiziaria competente, è emersa la decisiva scoperta. In sostanza, la zona di affondamento del peschereccio molfettese rientra in pieno nella cosiddetta "Submarine Exercise Area". Tradotto per i non addetti ai lavori: si tratta di un ampio poligono marino dove i sommergibili si esercitano alla guerra: proprio in loco ha operato tra le numerose unità similari, il sottomarino nordamericano "USS MENDEL RIVERS", ovvero "il principale responsabile", come attestano i numerosi telex se-

cretati dalla Nato. Questo esteso perimetro bellico non si può confondere assolutamente con un'altra zona più a sud, detta "Dumping Ground Explosives". E nemmeno per scherzo con le "Jettison Areas": 24 buchi neri, ovvero aree di rilascio in tutto l'Adriatico dove i velivoli dell'Alleanza Nord Atlantica hanno scaraventato innumerevoli ordigni – perfino all'uranio impoverito – in eccesso ai bombardamenti nei Balcani, fino a tutto il 1999. Qui i mezzi aeronavali OTAN giocano tuttora alla guerra fredda, nonostante la caduta del Muro di Berlino ed il crollo del blocco sovietico demolito dalla "perestroika" di Gorbaciov e dalla globalizzazione galoppante. Nobili ragioni di Stati: se ci scappano i morti, pazienza. È la spietata logica dello scacchiere sovranazionale: insomma i soliti interessi geopolitici che spezzano vite umane innocenti e poi occultano le responsabilità dirette dei "top gun" di turno. La strage del Cermis avvenuta il 3 febbraio 1998, con le sue 20 vittime civili non è un'invenzione giornalistica.

Piedi per terra. Torniamo al caso. Il 20 febbraio '95 è l'ammiraglio di squadra Umberto Guarnieri, in qualità di sottocapo di Stato Maggiore, coinvolto successivamente (il 28 marzo 1997) nell'affondamento – operato dalla meticolosa corvetta militare "Sibilla" – della motovedetta albanese "Kater I Rades" (un centinaio di morti civili, tra cui molti bambini), a spedire una raccomandata (pervenuta agli uffici giudiziari il 6 marzo) imbottita di omissis e singolari integrazioni di carattere personale. Ed è il medesimo alto ufficiale, contestualmente, a trasmettere copie non originali dei rapporti. Affiorano così i primi segreti ordinati dalle nazioni implicate nella vicenda; ma il PM che forse nella sua fulminante carriera non ha mai sentito parlare di rogatorie internazionali, utili magari anche per interrogare i comandanti delle numerose unità aeronavali della Nato, fa finta di nulla. In tal modo i graduati di rango con la divisa e le stellette luccicanti non sono stati mai disturbati, a differenza dei pescatori e dei familiari, intimiditi a più non posso dal sostituto procuratore, sottoposti addirittura per mesi – a loro insaputa – ad infruttuose intercettazioni telefoniche

operate dalla compagnia carabinieri di Molfetta.

**Carte alla mano. L'ammiraglio Guarnieri recita a soggetto su una scacchiera ben congegnata:**

In allegato 1 la traduzione di parte del testo del messaggio 0-040225Z NOV 94 del CGT 440.01 con il quale il Comandante in mare delle Forze Navali NATO-UEO riferisce in merito ai primi eventi occorsi subito dopo l'avvistamento del bagliore provocato dall'esplosione. Si precisa che la restante parte del messaggio, contenente notizie non d'interesse di codesta Procura, non viene resa disponibile in quanto l'Autorità Nazionale per la Sicurezza non ha concesso, con lettera nr. 6/921.5/071.1.3 del 17.01.1995, l'autorizzazione alla totale declassifica (...) in allegato 2 la traduzione di parte del testo del messaggio 0-111100Z NOV 94 con il quale il Comando navale Alleato del Sud Europa riferisce in merito alle notizie in suo possesso relative all'incidente occorso al M/p "Francesco Padre" (...). Si precisa che la restante parte del messaggio non viene resa disponibile in quanto l'Autorità Nazionale per la Sicurezza non ha concesso, con lettera n. 6/921.5/071.1.3 del 17.01.1995, l'autorizzazione alla totale declassifica (...) in allegato 3 il messaggio R-051131Z JAN 95 di COMNAVSOUTH con il quale il Comando NATO riferisce in merito alla inesistenza di attività di mezzi navali non-NATO nella zona e per l'intero periodo interessante l'evento; in allegato 4 il messaggio P-101152Z DEC 94 di SPS BALEARES (Unità più prossima alla posizione del naufragio) con il quale la nave militare spagnola comunica di non aver osservato né registrato, nei momenti dell'incidente, alcun contatto di superficie, aereo o subacqueo, a parte l'aereo da pattugliamento marittimo e la posizione del naufragio del M/p. Il Comandante dichiara inoltre di non aver impiegato alcun tipo di arma e munizionamento nel periodo d'interesse. Analoga comunicazione in merito al mancato impiego dei sistemi d'arma è stata resa dai Comandanti delle Unità USS

YORKTOWN, HMCS TORONTO, SPS TRAMONTANA, HNLMS DE RUYTER, rispettivamente con i messaggi P-100916Z DEC 94, P-111033Z DEC 94, P-121511Z DEC 94, R-201401Z DEC 94 e dal Comandante dell'aereo da pattugliamento marittimo con lettera datata 10 dicembre 94: tutti i predetti documenti sono di natura classificata e saranno rimessi in copia a codesta Procura non appena concluse le procedure di declassifica già avviate da questo Stato Maggiore.

La declassifica del segreto procede piuttosto speditamente, tanto che si inceppa, anzi si arena su una secca in alto mare. Ancora una volta il dato oggettivo è inequivocabile: i documenti militari secretati non sono mai stati consegnati integralmente all'autorità giudiziaria. Nel rapporto stilato da Giovanni De Tullio, comandante di Compamare Molfetta, indirizzato il 15 novembre '94 al sostituto procuratore Pugliese, non a caso risulta annotato:

Per i messaggi di cui ai punti 5., 6., 11., 26., 30., 31., 35., 36., coperti da classifica di segretezza militare, ogni acquisizione e utilizzo necessita di preventiva autorizzazione che dovrà essere richiesta da codesta A.G. agli organi competenti. I messaggi che, comunque, potrebbero ritenersi significativi per le finalità investigative sono contraddistinti con i numeri 1., 2., 5., 6., 9., 10., 11., 13., 16., 19., 20., 26., 27., 30., 31., 34., 35. e 36.

Altro che dilemma: la Procura della Repubblica di Trani non ha mai chiesto di sciogliere il segreto militare. "In data 20/02/1995 lo Stato Maggiore della Marina inviava la messaggistica riservata in suo possesso ma non in copia integrale, non essendo stata concessa la declassificazione dall'Autorità nazionale per la Sicurezza" sottolinea addirittura il PM Montedoro nell'istanza di archiviazione del 30 gennaio 1997. Il sottomarino "Uss L. Mendel Rivers" non ha mai fornito un rapporto sulle operazioni del 3-4 novembre, a differenza del

dato seppure scarno trasmesso dal Tramontana. Il 18 dicembre '94, alle ore 16.00 italiane (equivalenti alle 15 zulu) il Comando Navale Nato (Comnavsouth) invia allo Stato Maggiore della nostra Marina, un messaggio del sommergibile spagnolo TRAMONTANA. All'ora del presunto incidente – ufficialmente, ora italiana 00.30 – l'unità iberica in perlustrazione nel braccio di mare non rileva nessun segno di esplosione. Soltanto alle 6.00 del mattino apprende del naufragio. Il testo, in effetti, rivela che:

032330Z A QUOTA PERISCOPIA IN FASE SNORKEL. NESSUN SEGNO DI ESPLOSIONE RILEVATO DAI SENSORI ACUSTICI ED OTTICI. ASCOLTATI ALCUNI BRANI DI UN RAPPORTO FATTO DAL MPA MA VALUTATI COME RAPPORTO DI ROUTINE. ALLE 040500Z NOV 94 A QUOTA PERISCOPIA PER RICEVERE LA DIFFUSIONE. UDITO PRIMO RAPPORTO SULL'INCIDENTE (...).

Sul “Francesco Padre” pesa un precedente. L'11 luglio 1993 infatti si sfiora la tragedia in acque internazionali. Il “Francesco Padre” mentre è impegnato nella pesca in Adriatico, viene rimorchiato da un sommergibile della Marina Usa, l’“Uss Belknap”. La barca italiana rischia di affondare. Il Governo Usa indennizza il comandante Pansini con l'assegno (numero 5710-70096875, emesso il 31 agosto 1993) di 9.554 dollari. L'incidente per gli Usa non è mai accaduto e loro non hanno alcuna responsabilità. Il 12 luglio Giovanni Pansini denuncia a Compamare Molfetta l'incredibile accaduto ma finisce indagato dalla procura di Trani. In altri termini passa dalla ragione al torto. La seguente denuncia è sparita dall'archivio della Capitaneria di Molfetta, ma è stata fortuitamente rinvenuta presso la Federopesca.

Il giorno 11 luglio 1993, alle ore 12.55 mentre eravamo in pesca a circa 22 miglia da Capo Rodoni (Albania), all'improvviso sentimmo un forte rumore proveniente dal fondo del ns. Motopesca con conseguente spostamento e

un forzato rimorchio per circa 1,5 miglia verso EST-NORD-EST. Il nostro Motopesca durante il suddetto tragitto subiva delle forti inclinazioni con conseguente affioramento della murata sinistra, quasi ad affondarla. Dopo circa 5 minuti il nostro cavo d'acciaio che era accattivato al presunto mezzo sommerso, si rompeva. Nel frattempo avevo provveduto a chiamare soccorso, a mezzo VHF sul canale 16, ricevendo conferma dalla nave italiana "VITTORIO VENETO" che alla mia domanda se nella zona risultava qualche sommergibile ci rispondeva negativamente. Intanto, con la rottura del suddetto cavo il nostro Motopesca riacquistò la sua stabilità. Alle ore 13.15 iniziai la navigazione verso il porto di Molfetta, in quanto non più idonei a continuare l'attività di pesca. Alle ore 15.15 circa fui contattato dalla stazione Bari-Radio che mi avvertiva sulla richiesta di un aereo militare americano che premeva conoscere lo stato di salute del nostro equipaggio. Infatti riuscì a contattare questo aereo, ma la non conoscenza della lingua americana non mi permetteva di dialogare; si inserì sulla nostra frequenza una motovedetta italiana, di base a Durazzo, che tradusse la nostra dichiarazione. Siamo giunti nel porto di Molfetta alle ore 01.00 del 12/7, ormeggiandoci alla banchina S. Domenico. Danni riportati dal citato evento straordinario: perdita completa della attrezzatura da pesca (n. 1 rete, calamenti, divergenti, cavo d'acciaio).

**L'atto di quietanza viene sottoscritto a Napoli, presso l'U.S. Naval Legal Service Office, da Giovanni e Dorotea Pansini, atto controfirmato da Brendan F. Ward, il 6 settembre '93. Ecco le condizioni del risarcimento imposte dagli Usa.**

Giovanni, Antonio e Dorotea Pansini con il presente atto dichiarano di ricevere dalla Marina degli Stati Uniti d'America la somma di dollari 9.554,00 (novemilacinquecentocinquantaquattro dollari), a titolo di integrale

risarcimento e a saldo di ogni e qualsiasi loro danno o pretesa comunque connessi con i fatti avvenuti nelle acque dell'Adriatico l'11 luglio 1993 e denunciati il 12 luglio 1993 alle competenti autorità italiane del Porto di Molfetta, nei quali rimase coinvolto il M/p "Francesco Padre", No. ML/990 di loro proprietà. Nel ricevere la suindicata somma i sottoscritti si dichiarano pienamente soddisfatti e tacitati di ogni e qualsiasi loro danno patrimoniale e non patrimoniale, presente o futuro, nonché spese o perdite di qualsivoglia natura, da essi sostenute o che possano loro derivare, direttamente o indirettamente, dal summenzionato incidente, definitivamente liberando gli Stati Uniti d'America, la Marina statunitense e qualunque altra persona attualmente nel servizio navale degli Stati Uniti da qualsivoglia ulteriore pretesa connessa con tale incidente. Inoltre, nel ricevere la suindicata somma, i sottoscritti rinunziano definitivamente a qualsiasi azione o procedimento giudiziario contro gli Stati Uniti d'America, la Marina statunitense e qualsivoglia persona al momento nel servizio navale degli Stati Uniti. I sottoscritti convengono, altresì, che il pagamento a loro favore della suindicata somma è fatto senza ammissione alcuna di responsabilità da parte degli Stati Uniti d'America, della Marina statunitense e di qualsiasi persona nel servizio militare degli Stati Uniti.

Il Governo Usa paga in dollari per garantirsi il silenzio. Le autorità militari non solo quelle dello zio Sam, tendono ad occultare gli "incidenti" che coinvolgono le loro unità, e quando sono costrette a darne notizia, cercano di minimizzarne le conseguenze. Ad ogni buon conto in riferimento al 1993 gli archivi ufficiali della Nato non menzionano questo incidente e neppure l'affondamento del 4 novembre '94. L'unica traccia rilevata documenta – esclusivamente in questo anno cruciale – due incidenti di scarsa rilevanza: il primo verificatosi il 12 febbraio '94 (*Two Us Navy fliers from Uss Saratoga survived at collision over the Adriatic*

sea); l'altro del 16 febbraio si riferisce ad un velivolo F 16 (*Usaf F 16 flying in operation Deny Flight crashes on emergency landing at Portoroz, Slovenia; pilot eject safety*). Stop: non c'è altro.

Altro quesito: come mai nell'imminenza dell'affondamento in circostanze torbide del "Francesco Padre", la Nato o almeno la Marina Militare Italiana non ha effettuato immediatamente con i numerosi sommergibili disponibili in quella stessa area, un'ispezione subacquea?

Semplice. L'atto di rappresaglia militare nei confronti dell'equipaggio del "Francesco Padre" a suon di pallottole è culminato nell'affondamento del peschereccio mediante un missile, nel tentativo di cancellarne le tracce. Il 30 novembre '94 va in onda una replica. A circa 20 miglia al largo di Brindisi, il peschereccio molfettese "Modesto Senior" viene sfiorato da raffiche di mitragliatrice sparate da un velivolo della Nato. Il giorno seguente il portavoce dell'Alleanza Atlantica dalla sede di Bagnoli è costretto a rendere nota una grave irresponsabilità.

Un elicottero francese del tipo "Puma", di stanza nella base aerei di Brindisi ed appartenente ad una forza di ricerca e soccorso del comando Nato, ha condotto quella sera, a 20 miglia dalla costa di Brindisi, un addestramento che includeva un'esercitazione a fuoco; prima di cominciare a sparare il pilota ha controllato che nell'area non vi fossero imbarcazioni presenti. Quindi non è esatto parlare di "peschereccio mitragliato", anche perché quel natante era al di fuori dell'area delimitata per l'esercitazione. E l'addestramento era stato autorizzato dal comando della base aere di Brindisi.

Una spiegazione impacciata e tardiva. L'unico dato dalla locale Capitaneria portuale si riferisce ad un'esercitazione a fuoco con tiri superficie-aria e aria-superficie. Circostanza per la quale era stata richiesta da Maridipart Taranto l'interdizione di una zona di mare limitrofa al luogo in cui l'episodio si è verificato. Strano, a giudicare dai sofisticati sistemi radar dell'aeroporto

brindisino, capaci di registrare nell'arco di 24 ore tutti i mezzi aerei e navali transitati in un raggio di 200 chilometri. Meno di un anno più tardi, a fine settembre del '95, al largo delle coste del Montenegro, un sommergibile dell'Us Navy si incaglia nelle reti del peschereccio molfettese "Sirio", rischiando di trascinarlo sul fondo. Il Motopesca l'ha scampata per un soffio; comunque era in compagnia di altri cinque pescherecci: l'"Antonia Brattoli", il "Kiki", il "Giovanni Padre", il "Paolo" e l'"Antonio Vescovo".

Esistono i sommergibili-killer? I pescatori, spesso in balia dei misteri marini sono avvezzi a crederci, avendone assaporato gli effetti letali. Il 12 dicembre 1991, intorno a mezzogiorno, nel mare di Gallipoli (in provincia di Lecce) si inabissa il peschereccio "S. Cosimo II", trascinando con sé tre vite umane. Dopo qualche giorno si recupera il corpo del capobarca Francesco Abbate, ma il mare non ha mai restituito le spoglie degli altri due componenti dell'equipaggio, Ovidio Buccarella e Antonio Abbate. L'ennesima tragedia si consuma senza testimoni, con il bel tempo ed il mare calmo. Soltanto a seguito dell'interpellanza parlamentare della senatrice Maria Rosaria Manieri si muove qualcosa. Così nel '92 un robot filoguidato filma lo scafo: il fasciame si presenta intatto, senza segni di cedimenti, adagiato su di un fondale sabbioso e quindi privo di spuntoni tali da intercettare le reti. Acque territoriali italiane: 22 giugno 2001, ore 14 e 3 minuti. Non è una balena, ma un sommergibile statunitense quello agganciato dal peschereccio "San Pietro" di Monopoli, a circa 11 miglia dalla costa brindisina. "Eravamo al largo per una normale battuta di pesca – racconta Francesco Ranieri, comandante del natante italiano – quando le reti hanno subito uno strattone. Ci hanno improvvisamente tirato indietro e la barca si è abbassata di poppa. Ma fortunatamente il verricello ha ceduto, se no saremmo stati trascinati sul fondo." I sottufficiali di una motovedetta della Guardia costiera hanno liberato le eliche del sottomarino riemerso, il più piccolo dei battelli a propulsione nucleare. Varato nel 1969, l'"NR1" è lungo 45,72 metri e largo 4,18 e ha un dislocamento di 400 tonnellate. A bordo sono montate apparecchiature sofisticatissime per lo spionaggio elettronico e la ricerca di oggetti

a grandi profondità. Il 13 novembre 2001, il sottomarino da attacco nucleare "Oklahoma City", entra in collisione con un mercantile nel Mediterraneo, fra lo Stretto di Gibilterra e la Sardegna. Il sommergibile nel corso di un'esercitazione ha urtato la nave mentre era in fase di emersione a quota periscopica, riportando gravi danni. Una collisione simile non è paragonabile ad un incidente d'auto. La notizia rivela un minaccioso mondo sommerso: tutte le attività militari si consumano nel massimo segreto attorno a noi. I Trident II, armati di 24 missili balistici D 5 a 8 testate nucleari (192 per sottomarino), sono sempre pronti, ventiquattr'ore su ventiquattro, all'attacco nucleare. Con poco più della metà delle sue testate, un vettore di questo tipo potrebbe spazzare via tutte le città italiane capoluogo di provincia, anche solo per errore. Altri, come l'"Oklahoma City" della classe Los Angeles, sono muniti di missili da crociera Tomahawk con testate nucleari W-80 da 200 kiloton, ma possono usare anche missili a testata convenzionale. Come specifica l'Us Navy in un comunicato ufficiale (Submarine Group Eight), "i sottomarini della Sesta Flotta nel Mediterraneo hanno effettuato nel 1991 attacchi contro l'Iraq con missili da crociera Tomahawk. Successivamente gli stessi missili sono stati usati nella guerra contro l'ex Jugoslavia".

Non è la prima volta che si registrano presenze e incidenti apparentemente inspiegabili, con conseguenze anche mortali per gli ignari marittimi. I mari italiani sono frequentemente battuti dal naviglio subacqueo alleato. Un caso emblematico è quello dell'"Angelo Padre" che salpa nel 1982 dalla costa marchigiana. Domenica delle Palme: a bordo lavorano in tre: Gabriele Marchetti, 43 anni il comandante, Nicola Gualà e il figlio Massimo di 20 primavere, tutti di Giulianova. Il Motopesca non ha fatto mai più ritorno. I familiari sperarono in un ritardo, magari in una cattura da parte delle motovedette jugoslave. Quando alla distanza di 36 miglia dalla costa italiana cominciarono ad affiorare le prime tracce di nafta e poi salirono lentamente a galla frammenti lignei della barca emerse la tragedia. Carmela Di Virgilio è la moglie di Gabriele: "Rimasi da sola e con tre figli, senza niente e senza un lavoro. Ad un certo punto le autorità incaricate

ci fecero una proposta, quella di avere subito 200 milioni di lire da dividere e mettere una pietra, come una lapide, sopra quella barca che giaceva in fondo al mare o sfruttare quei soldi per individuare la posizione del relitto e recuperare i corpi. Non ebbi dubbi e riuscii a convincere anche la vedova di Nicola, afflitta a sua volta da un doppio dolore perché aveva perso anche un figlio giovanissimo. Vennero fatte le ricerche e il relitto individuato. Con un robot lo ispezionarono attentamente in fondo al mare, ma non c'era traccia di corpi umani e perdemmo ogni speranza. Un giorno l'Adriatico restituì solo una gamba rimasta conservata dentro uno stivale. Fu l'ultima cosa che ci è rimasta, assieme ad una pensione di 208 euro, tanto è valsa da allora ad oggi la perdita di mio marito, che aveva già versato 29 anni di contributi e con tre figli da tirare avanti. Non so ancora come è morto e perché”.

Più a sud dello Stivale: quattro pescatori e una nave fantasma. Un'ancora, un cuscinetto in cui tenevano i pesci e un cadavere. È tutto quello che si è trovato sette mesi dopo la scomparsa del Motopesca “Raffaele” con a bordo i proprietari Ignazio e Francesco Catanzaro, più due uomini d'equipaggio. Il resto giace in fondo al mare. La barca nuova di zecca pesava 54 tonnellate ed era lunga 24 metri. Giunge il 20 novembre 1996: il natante scompare in pieno giorno, inspiegabilmente, vicino alle coste calabresi, tra Porto Salvo e Capo Spartivento. Nessun testimone e nessuno ha raccolto l'SOS lanciato dall'equipaggio. Da allora Annamaria Catanzaro attende una risposta. Ha presentato un esposto alla magistratura di Reggio Calabria.

“Ho atteso per tanto tempo sperando che finalmente le ricerche per ritrovare la barca e i cadaveri iniziassero, invece non è successo nulla. Anzi, abbiamo ormai la netta impressione che ci stiano nascondendo qualcosa, che stiano proteggendo qualcuno.”

Vicino a Locri viene ritrovato il cadavere di un componente dell'equipaggio, un pescatore della provincia di Foggia, mai riconosciuto. “Non è casuale questo silenzio. Ho saputo che in quel periodo ci furono delle esercitazioni militari nella zona.”

Annamaria ha perso per sempre un padre e un marito; anche lei senza sapere come e perché.

# AMNESIE, ERRORI, OMISSIONI E MANOMISSIONI

È sufficiente un “Non luogo a procedere” per alimentare un mistero, arrestare la ricerca della verità ed affondare il senso di giustizia. La Procura della Repubblica di Trani presenta – a metà degli anni '90 – le sembianze di un porto autentico delle nebbie. In effetti la magistratura titolare dell'indagine non ha prodotto la benché minima prova, alimentando nuovi interrogativi anziché dissiparli, manipolata dalle ondivaghe interpretazioni del consulente Russo Krauss.

Nel 2007 l'ingegnere addirittura ha azzardato al cronista: “Forse non mi sono occupato del caso. E comunque non ricordo nulla: non ho la documentazione”. Bontà sua: più recentemente è guarito dall'amnesia e ha rilasciato un'intervista televisiva illustrando alla telecamera le sue copiose perizie. Nell'infruttuoso ricorso alla Corte di Cassazione (6 febbraio 1998) l'anziano ed arguto avvocato Antonio Pansini evidenzia le palesi incongruenze, le contraddittorietà, le inesattezze e l'assoluta mancanza di prove nonché di indizi delle tesi sostenute dal pubblico ministero:

Il G.I.P., dopo sette mesi di gestazione, depositava la sua ordinanza con la quale ripeteva pari a pari le stesse argomentazioni del PM utilizzando persino le stesse frasi e lo stesso linguaggio e lo stesso ordine logico, così formulando nella stessa forma le stesse identiche conclusioni, e così ponendo in essere un provvedimento abnorme ed immotivato. Il provvedimento è chiaramente abnorme perché sia il P.M. che il G.I.P. fantasticano con la procedura. Infatti sia il primo che il secondo sostengono essere igno-

to o ignoti e deceduti gli autori del reato. Detta formula comprende, se ignoti, l'ipotesi che l'autore sia uno dei Paesi confliggenti (...) Il G.I.P. sotto il profilo della responsabilità penale anche ove stato possibile attribuire la condotta ad uno dei componenti dell'equipaggio, avrebbe comunque dovuto ordinarsi l'archiviazione per morte del reo; ne consegue l'abnormità del provvedimento perché mentre si sostiene che non tutti siano responsabili non si afferma correlativamente che tutti o quasi tutti sono innocenti (...) ma siccome né il PM né tanto meno il G.I.P. sono stati in grado di pervenire alla certezza della prova si ricorre al metodo del sospetto infamante su tutto.

Soltanto la Pugliese e Drago hanno rilasciato un'intervista, alquanto imbarazzati e preoccupati dall'interessamento giornalistico, mentre la Pavese – attualmente giudice in Corte d'Appello presso il tribunale di Bari – prima di parlare pretende di esaminare le risultanze di questa inchiesta. Cosa emerge dai loro resoconti? Un'accozzaglia di imprecisioni e il timore di scivolare sul versante militare della spinosa faccenda. La Pugliese dichiara addirittura – al punto da far impallidire anche gli yankee senza divisa, non proprio gli storici a livello di scuola elementare – che “in quel periodo non era in corso la guerra in Jugoslavia”. E poi, ripete la toga barese: “È stata l'Eni ad intervenire con una sua nave e la sua attrezzatura per filmare sott'acqua il Motopesca”. Quanto al Drago – il giudice che ha ordinato in un battibaleno la distruzione di tutti i reperti del Motopesca – recita la litania mutuata da Russo Krauss, ovvero “l'esplosione è avvenuta a bordo perché trasportavano esplosivi”. Quanto alla Pavese e alla collega Montedoro, risulta più che istruttiva la lettura dei loro atti scopiazzati reciprocamente sulla falsariga delle strabilianti tesi del Ctu. Nella prima pagina della richiesta di archiviazione il giudice Montedoro riporta nientedimeno che “alle ore 5.30 un aereo militare in posizione circa venti miglia a sud-ovest di Budva in Serbia Montenegro avvistava un intenso bagliore non meglio identificato”. Il commento è superfluo.

Il Giudice per le indagini preliminari Giulia Pavese non ha autorizzato il recupero del Motopesca “Francesco Padre” motivando il diniego con l’espressione: “Perché l’imbarcazione giace in acque internazionali”. Anche la motovedetta albanese “Kater I Rades”, affondata dalla corvetta Sibilla della Marina Militare Italiana, era stata inabissata in acque internazionali, però nel ’97 è stata tirata a secco, dietro motivata richiesta del magistrato di Brindisi Leone De Castris.

## Falco Accame

Ufficiale della Marina Militare in pensione, ex presidente della Commissione difesa della Camera dei Deputati, presidente dell'Anavafaf

Presidente lei era al corrente di un'esercitazione bellica della Nato nel Basso Adriatico nella notte del 3-4 novembre 1994?

*Si trattava di una delle tante esercitazioni che la Nato indicava. Ho partecipato alla prima nel secondo dopoguerra che si tenne a Malta, ne ho di esperienza. Bisognerebbe vedere tutti i bandi di pericolosità emanati nel periodo novembre 1994. Il materiale in archivio delle esercitazioni può essere reso disponibile dallo Stato Maggiore della Marina. Lì sono contenuti tutti gli elementi necessari per analizzare in dettaglio non solo l'aspetto dei bandi stessi che vengono fatti per impedire interventi estranei nella zona di esercitazione o altro; ma anche tutti i rapporti delle unità che hanno partecipato.*

Non sono mai stati consegnati alla magistratura. C'è un segreto militare.

*Non mi meraviglio. Questi rapporti hanno sempre una caratteristica segreta di riservatezza, ma dovrebbero essere disponibili ma sempre col consenso della Nato.*

Sulla base di questi atti è possibile ricostruire esattamente tutto ciò che è successo?

*Esattamente. Non so se i magistrati che hanno condotto l'indagine giudiziaria li hanno mai richiesti. Tutti i rapporti fatti dalle navi, dai sommergibili, dagli aerei e dai comandi a terra che hanno partecipato all'esercitazione. Rileggendoli con cura si possono avere a disposizione tutti gli elementi per entrare nel merito delle questioni.*

Quali altri dispositivi risultano operativi in questo meccanismo?

*Il monitoraggio dei velivoli che svolgono attività esplorativa e di ricerca, ma anche tutti i radar costieri a lunghissimo raggio e di grande portata che quindi coprono largamente le zone di esercitazione.*

Il mare Adriatico in fondo è un lago. È semplice controllarlo militarmente?

*Uno scherzo con la tecnologica bellica. È molto ristretto e quindi non vi sono difficoltà per ricostruire interamente nei dettagli lo scenario che si è svolto.*

Si possono verificare errori? Si possono smarrire missili o siluri ad esempio?

*Certamente. Capita spesso che per motivi di emergenza aerei siano costretti a sganciare in mare delle bombe di cui dispongono. Questo evento si è verificato proprio nella guerra contro l'ex Jugoslavia. Tutto è possibile. Anche che un'unità militare durante un'esercitazione colpisca per errore un obiettivo civile. Errori sono sempre possibili per le cause più svariate. Certamente non possiamo dire che non è possibile.*

Reagan ha inventato negli Usa lo scudo spaziale. Qual è lo scudo italiano?

*Bella domanda. Il nostro scudo spaziale è il segreto: è l'arma totalitaria a coprire qualsiasi nefandezza; si paralizza la conoscenza dei cittadini proprio col segreto. È veramente una vergogna perché in Italia col segreto di Stato sono state coperte le cose più incredibili.*

Vuol dire le stragi?

*Ustica docet. Ci sono segreti che risalgono alle clausole segrete del Trattato di Pace del '48. Dunque, siamo ancora succubi di un segreto imposto nelle clausole di armistizio. È una cosa assurda.*

Che ne pensa della recente legge sul segreto del 2007?

*Nel complesso è del tutto negativa anche perché ha esteso da una parte i limiti dell'intoccabilità dei servizi segreti anche se commettono reati; e d'altra parte ha reso più difficile l'informazione ai giornalisti.*

Il segreto allora è eterno nel Belpaese?

*Qualsiasi segreto deve essere tolto dopo 15 anni e in casi eccezionali, documentati, può essere portato a 30. Nella vicenda del "Francesco Padre" sono trascorsi 15 anni, il segreto dovrebbe essere eliminato, a meno che non si dimostrino gli eccezionali motivi. La magistratura dovrebbe controllare.*

I magistrati che hanno gestito l'inchiesta sul "Francesco Padre" hanno asserito che la barca non poteva essere recuperata perché giaceva a 243 metri di profondità e che comunque sarebbe costato molto all'erario e non valeva la pena. Che ne pensa?

*Le affermazioni sulla profondità sono risibili perché si afferma che non si può recuperare a quella profondità. Ma allora osservo che per Ustica l'aereo è stato recuperato a 3 mila metri di profondità. Per la Kater I Rades, la motovedetta albanese affondata nel '97 da corvetta Sibilla si è fatto un recupero a 790 metri, tale da non danneggiare minimamente il relitto. E in modo tale da non pregiudicare poi le analisi sullo scafo. In quel caso si è creato una specie di cestello più grande che ha incapsulato la barca tirandola a galla. Una vicenda anche quella finita nelle ombre come al solito delle inchieste giudiziarie. Il recupero del peschereccio pugliese avrebbe consentito di stabilire la reale dinamica dell'affondamento.*

Sotto questo profilo come vede il nostro Paese?

*A sovranità limitatissima, sottoposta ad una miriade di vincoli. Ma credo che molti vogliano questa condizione di sottomissione nazionale, perché copre tutto.*

Si riferisce all'Alleanza Atlantica?

*Il nostro coinvolgimento nella Nato diminuisce enormemente la nostra sovranità nazionale. Questa condizione voluta consente di scaricare determinate decisioni in un campo non strettamente nazionale, ma internazionale e, quindi, assicurare una copertura in campo nazionale ancora superiore rispetto a quella esistente col segreto di Stato.*

L'Italia è una Repubblica fondata sul segreto di Stato?

*È questo l'ostacolo, o meglio, l'arma che ostacola la democrazia da noi. Non è possibile che si continui per ogni vicenda dove anche lontanamente sono coinvolti i Servizi di intelligence o l'ambito militare, non si può rivelare perché è tutto coperto dal segreto. In una democrazia è completamente inaccettabile.*

Il "Francesco Padre" è stato colpito da un missile.

*Bisogna vedere esattamente il danno alla barca. Aveva un dispositivo di innesco a contatto o a distanza. Se ci fosse stata un'esplosione a bordo all'interno dello scafo, la barca non sarebbe stata ritrovata quasi integra. Se l'arma sovrana è il segreto allora è inutile stare a discutere. Il problema centrale qui è proprio la questione del segreto. E questo spiega anche il mancato recupero della barca. È chiaro che il recupero fornisce indicazioni importantissime per capire che cosa è successo. Il segreto impedendo il recupero impedisce di conoscere più a fondo.*

Predomina il disprezzo etico per cinque vite umane?

*È evidente che c'è un grande e cinico disprezzo per quelle vite, perché la perdita di queste persone avrebbe dovuto far capire che non solo quando ci sono ragioni politiche, ma anche quando ci sono ragioni che si rifanno ai diritti delle persone si deve proseguire nelle indagini. E non dire questi cinque morti non ci interessano perché sono diversi dai morti di Ustica.*

## Francesco Mastropierro

Ingegnere meccanico, capitano di lungo corso

Lei comandante come è venuto in contatto col caso del “Francesco Padre”?

*Mi sono trovato nella Commissione tecnica Direziomare di Bari per l'inchiesta sui sinistri marittimi. Abbiamo ricevuto un faldone di documenti tecnici e c'era pure una videocassetta dell'Impresub contenente il filmato subacqueo sul “Francesco Padre”. Ero il capitano di lungo corso della Commissione.*

Lei dissentendo con la maggioranza ha fatto approvare una sua relazione di minoranza?

*Quando ci siano riuniti a Bari ho portato una mia relazione con delle prove. In Commissione gli altri membri volevano mettere a tacere tutto. Dicevano: “Giacché l'hanno fatto i magistrati a Trani lo facciamo anche noi a Bari”. Ho detto loro: “No, signori miei. Il mio cervello all'ammasso non l'ho mai portato né intendo portarlo oggi. Io sono contrario. Se fate un verbale in questo senso non lo firmerò mai. Così a maggioranza con l'esclusione del comandante Mastropierro che allega al verbale una sua memoria si decide che il peschereccio senz'altro stava pescando in acque internazionali, però si elude tutto il resto per quanto mi concerne”. Ho firmato il verbale con questa clausola.*

Lei ha provato che la barca è stata colpita da un vettore esterno e non è esplosa dall'interno? Il caso va riaperto?

*Esaminando i documenti e visionando soprattutto quel filmato che non si può mettere in dubbio poiché mostra dei riscontri oggettivi, ho osservato in dettaglio alcuni particolari. L'impatto con un ordigno bellico che causò l'affondamento del peschereccio è avvenuto all'esterno dello scafo e non all'interno come provano i documenti. E questo cambia completamente lo scenario. Ecco*

*perché insisto nel dire che il caso deve essere riaperto, in quanto noi abbiamo delle prove inconfutabili. Il peschereccio non trasportava esplosivi. A bordo non c'erano esplosivi. In una ripresa nel locale macchine si vede una scaletta a pioli metallica che dava la possibilità di scendere dal locale macchine alla coperta, che è schiodata dai suoi appoggi e adagiata sul motore. Questa è un'altra prova che la cosiddetta esplosione è avvenuta all'esterno e ha spinto questa scaletta all'interno. Non è tutto. La cisterna del gasolio di sinistra e non quella di destra è schiodata dal fasciame e sono spinte verso il motore. Questa è un'altra prova dell'esplosione avvenuta all'esterno. L'impatto con un ordigno è avvenuto all'esterno perché se fosse avvenuto all'interno la vernice del motore avrebbe dovuto portare dei segni di bruciatura. Invece si vede la vernice del motore perfettamente intatta. Quindi, con l'esplosione all'esterno la parte di scafo distrutta ha protetto il motore dalla fiammata dell'esplosione.*

Il Ctu, l'ingegnere navale Giulio Russo Krauss, afferma nella sua prima perizia che il materiale esplosivo era custodito nella stiva del peschereccio. È possibile?

*I pescherecci hanno una sola stiva ed è la cella frigorifera. Questo esperto la colloca fra il motore e l'elica. Cosa assurda: mai nessun peschereccio ha avuto la cella frigorifera in quella posizione né potrà mai averla, altrimenti l'asse di trasmissione dal motore all'elica dovrebbe passare nella cella frigorifera. La cella frigorifera è sempre messa a proravia del motore. Se l'esplosione fosse avvenuta nella cella frigorifera come asserisce Russo Krauss il ponte di comando non dovrebbe esistere più. Il filmato invece ci mostra la prora del peschereccio ed il ponte di comando perfettamente integri. E siccome lo sappiamo con certezza e non ci sono dubbi: la cella frigorifera è sotto il ponte di comando, l'esplosione non è avvenuta lì. Questa è una delle tante cose false affermate dal Russo Krauss. Se l'esplosione fosse avvenuta all'interno dello scafo i danni sarebbero stati simmetrici sui due lati. In un'altra perizia Russo Krauss avanza un'altra certezza, ossia che il mate-*

*riale esplosivo fosse custodito nella cabina del motorista. Questo alloggiamento è letteralmente un buco posizionato superiormente e a poppavia del motore. Ora chi è quel cretino che va a mettere a bordo di un peschereccio esplosivo vicino al motore dove ci sono alte temperature e vibrazioni? È pazzesco.*

L'ingegner Russo Krauss che non ha accettato di rilasciare un'intervista poiché dice di non ricordare questo caso, nelle sue relazioni ha affermato che il peschereccio non era in pesca perché di notte i pescherecci non possono pescare. È vero?

*Si pesca 24 ore su 24. E poi lo stesso Ctu dice che a 243 metri non si può pescare perché troppo profondo. Falso anche questo perché i gamberi si vanno a prendere a 350-400 metri. E quei 243 metri sono niente al confronto.*

Lei ritiene che il Russo Krauss sia stato assoldato con il compito specifico di dirottare le indagini?

*Perché la magistratura ha ingaggiato un ingegnere navale di Napoli, quando in Puglia ce ne sono tanti molto qualificati? A quel tempo come ora in quella parte dell'Adriatico c'erano interessi Nato. Il Comando Nato è a Napoli. Senza dubbio avranno chiamato questo ingegnere e gli avranno detto: "Tu sarai il Ctu per questo procedimento giudiziario. Dovrai dire ABCDE e nient'altro. Altrimenti non farai più consulenze esterne all'Università". Così il tizio si è chinato e ha detto "yes". Il magistrato non capendo niente dei fatti di mare ha dovuto fidarsi del Ctu e così ha sposato in pieno quanto ha scritto Russo Krauss e lo ha anche firmato. Il PM ha adoperato addirittura gli stessi termini. Allora concludo: chi ha giudicato di questo caso non è stato il PM, ma il Ctu Russo Krauss. Che sia un consulente tecnico a giudicare e non un magistrato a decidere di un caso simile mi sembra un pò grave.*

## UN ALTRO EPILOGO

Nei palazzi del Potere hanno affidato questa storia agli omis-  
sis, al silenzio, alle ombre.

“Amen.” Così sia. E un muro di gomma i politicanti in dop-  
piopetto levano a protezione della verità e dei colpevoli in divi-  
sa. I fatti, verificabili, non hanno più valore. È solo questione di  
tempo. Pian piano, giorno dopo giorno, le onde cancelleranno,  
anche la sabbia del mare coprirà ogni cosa.

Eppure.

Sin dalle prime battute con solidarietà concreta l'ammini-  
strazione municipale dell'epoca, unica istituzione a prodigar-  
si realmente, conferì all'ingegner Vito Alfieri Fontana, esperto  
di armamenti, l'incarico di scoprire la dinamica dell'evento. In  
una relazione trasmessa l'11 febbraio '97 all'autorità giudiziaria,  
proprio l'esperto pugliese attesta che “l'esplosione è avvenuta  
all'esterno dell'imbarcazione, diffondendosi all'interno dello  
scafo, sfondando quindi il piano di calpestio del ponte”. Il 17 apr-  
ile dello stesso anno, il Consiglio comunale all'unanimità, chiede  
all'intero Governo il recupero del Motopesca. L'unico a farsi vivo  
è l'allora sottosegretario del ministero di Grazia e Giustizia, Giu-  
seppe Ayala. Il senatore si rivolge al sindaco e gli scrive:

rappresento che da parte mia sarà assunta ogni utile  
iniziativa atta a soddisfare l'esigenza di conoscere con  
assoluta certezza l'esatto svolgimento dei fatti. Tuttavia  
occorre considerare che gli accertamenti - sia quelli re-  
lativi al recupero del natante albanese che quelli inerenti  
l'esplosione del “Francesco Padre” - sono di competenza  
dell'autorità giudiziaria che, in assoluta autonomia sce-  
glie i mezzi più idonei ai fini processuali.

Per il recupero del Motopesca l'Impresub che ha proceduto alle videoriprese subacquee e ha già ripescato la motovedetta albanese nel canale d'Otranto con attrezzature già pronte all'uso, stima una spesa di appena 7 miliardi e mezzo di lire, un bruscolino nel bilancio statale. Oltretutto, la Federpesca, in nota sottoscritta dal direttore Luigi Giannini, nell'ambito della sua disponibilità si offre di co-finanziare l'operazione insieme all'Amministrazione comunale di Molfetta. Nella primavera del '97 le famiglie dei cinque pescatori assassinati – appoggiati concretamente – inviano senza esito un telegramma al Gip Giulia Pavese:

Sollecitiamo suo interessamento per recupero relitto "Francesco Padre" in coincidenza con recupero motonave albanese canale d'Otranto così estendendo ai cittadini italiani stesse garanzie che giustamente sono oggi poste in atto in favore albanesi. Confidiamo in accoglimento ns. richiesta ai fini ricercare verità esplosione et affondamento predetto Motopesca. Con ossequio.

Niente da fare: la toga è inamovibile, forse sorda. Il Gip Pavese risponde: "Si delibera non luogo a procedere in ordine all'istanza inoltrata, atteso che il relitto trovasi in aree internazionali". Anche la sollecitazione dell'associazione armatori da pesca e marittimi di Molfetta, cade nel vuoto. In un telegramma del 21 maggio '97 si legge:

At nome intera marineria molfettese preghiamola voler disporre recupero MP "Francesco Padre" in occasione quanto Procura Brindisi sta predisponendo ai favore caso albanesi con impiego speciali mezzi navali stop tanto ai fini ricercare ogni utile elemento causa esplosione et affondamento et assicurare altresì ai intera categoria sua onorabilità già pesantemente compromessa da assurde ipotesi organi stampa stop. Con ossequio.

Infine, il 22 maggio di quell'anno ci prova anche l'associazio-

ne di pescatori Pegaso, indirizzando una missiva – a firma del direttore Pasquale Valentini – al Presidente della Repubblica: Oscar Luigi Scalfaro ufficialmente fu investito, ma concretamente non mosse un dito.

Eccellentissimo presidente, facciamo ricorso al Suo elevato senso di umanità ed al Suo spirito di difensore della Giustizia e della Eguaglianza per rivolgerLe un sentito appello che promana da tutta la marineria da pesca nonché dalla intera popolazione di Molfetta. Come ad Ella è noto, nel corso del novembre 1994 una imbarcazione della nostra flotta da pesca (M/p FRANCESCO PADRE) con l'intero suo equipaggio a seguito di una esplosione, sulle cui cause la magistratura inquirente ha già formalizzato una chiusura di istruttoria avverso la quale è stata proposta istanza di supplemento di indagini, affondava nel Mare Adriatico in acque internazionali al largo delle Bocche di Cattaro. Nel corso delle indagini la magistratura si è avvalsa anche di riprese subacquee del relitto e dei fondali circostanti la zona di affondamento. Le suddette riprese, che per altro a nostro modesto parere non hanno affatto chiarito le cause dell'affondamento, evidenziando lo stato di quasi integrità dello scafo e la presenza sullo stesso di resti umani, fanno intuire che non dovrebbe essere impossibile procedere al recupero del relitto. Ipotesi quest'ultima che, oltre a recare un notevole contributo agli accertamenti ancora in corso, costituirebbe dal punto di vista umano e civile un atto di sensibilità nei confronti della marineria e della città tutta (...) La dignità delle famiglie delle vittime, l'esigenza di una categoria di lavoro (importante per la locale economia e da sempre abituata a convivere con disagi e pericoli) di veder smentita la infamia dello svolgimento collaterale di attività illecite a scapito di un lavoro faticoso quanto romantico e "pulito", il bisogno della città di vedere una volta per tutte la memoria dei propri figli periti in disgrazia

sgombrata da dubbi e sospetti che ricadono sul buon nome di tutta una collettività operosa ed orgogliosa: non sono queste forse esigenze altrettanto tutelabili in un Paese che ha tanto sofferto e lottato per l'affermazione della Libertà, della Democrazia e dei suoi principi cardini quali la dignità umana e l'uguaglianza?

Allora.

Perché lo Stato ha recuperato la nave dei figli delle aquile affondata nel canale d'Otranto, ignorando il Motopesca "Francesco Padre" e quel che rimane dell'equipaggio umano? Perché si è deciso che quel relitto e quei corpi restassero inabissati, in balia dell'oblio? Neppure una petizione motivata da nobili ragioni – sottoscritta da migliaia di cittadini – e le manifestazioni pacifiche di protesta dei pescatori hanno sgretolato l'invalidabile muraglione delle ragioni di Stato.

Cinque uomini, un cane, una barca. Cinque famiglie disintegrate e nessun colpevole sul banco degli imputati.

Vite spezzate negli abissi marini e neanche una tomba sulla terraferma per questi pescatori senza colpa.

"Amen". Così sia: recitano silenziosamente i militari assassini a piede libero con la benedizione del capo di governo italiano.

No, così non può essere.

Se la giustizia ha un senso in uno Stato di diritto, si può ancora oggi decidere di sciogliere il non luogo a procedere, e lasciare alle future generazioni più leggero il fardello di crimini irrisolti e misteri senza fine. Altrimenti si rischia di consolidare un pericoloso senso comune: niente può essere saputo o conosciuto se pone a rischio chi detiene il potere. Alla luce del sole non è ammessa l'impunità nemmeno per i fabbricanti di morte senza rimorsi di coscienza, anche se vantano medaglie al valore, ma della vergogna.

Cinque uomini, un cane e una barca. E cinque famiglie dal de-

stino segnato per sempre, mutato, deviato. In una parola: rubato.

Una marineria offesa nella sua storia. Una città comunque ferita.

Verità e giustizia non vanno in prescrizione, mai, neppure in ossequio alle segrete e inconfessabili ragioni di Stato.

# INDICE

<i>Prefazione</i> di Andrea Purgatori	9
Introduzione	11
Giochi di guerra	15
Segreti, depistaggi, affari	49
Amnesie, errori, omissioni e manomissioni	95
Testimoni	128
Voci inascoltate	143
Un altro epilogo	173
Appendice	179

**Gianni Lannes** dal 1987 svolge in Italia e all'estero il mestiere di giornalista e fotografo freelance. Ha lavorato nei settimanali "Avvenimenti", "L'Espresso", "Panorama", "Famiglia Cristiana", "Io Donna", "D – la Repubblica delle Donne", "Il Venerdì di Repubblica", "Diario". Ha scritto inoltre per i mensili "Airone", "La Nuova Ecologia", "Medicina Democratica". Attualmente dirige il giornale on-line "Italia Terra Nostra" e collabora col quotidiano "La Stampa", nonché con la RAI Radiotelevisione Italiana.

Euro 15,00 (I.i.)

ISBN 978-88-6153-108-6

