

L'equipaggio accusato di trasporto illegale e mancata notifica del carico. Il ministro Anomeritis: «Aveva il potenziale di un ordigno nucleare»

# Una «bomba atomica» nel Mediterraneo

Destinato a una società fantasma in Sudan l'esplosivo sulla nave fermata in Grecia

Marina Mastroiusta

«Una bomba atomica». Non usa mezzi termini il ministro greco della marina mercantile, Gheorghios Anomeritis. Resta il mistero sulla «Baltic Sky», la nave che trasportava un carico di 680 tonnellate di tritolo e 8000 detonatori intercettata domenica scorsa nelle acque dello Ionio e costretta ad approdare nel porto di Plati Ialos. Nessuno parla apertamente di terrorismo, «l'inchiesta è in corso». Ma le poche cose certe che emergono dalle indagini non suonano rassicuranti.

La destinazione della nave, tanto per cominciare. Il carico doveva essere consegnato in Sudan, ad un'impresa chimica di Khartoum, la Integrated Chemical and Development. La Società tunisina di esplosivi e munizioni (Sotemu) ha ammesso la fornitura alla società sudanese, ma per «uso civile». Ma i registri di bordo in realtà non riportano altro che un numero di casella postale e dalle prime verifiche la società risulterebbe inesistente. Un carico simile di esplosivo - un tipo di dinamite in genere utilizzata nelle miniere - non può avere un destinatario sconosciuto. E se questo, celato dietro una sigla

A bordo c'erano 680 tonnellate di dinamite e 8000 detonatori contenuti in casse con scritte in francese



La nave carica di esplosivo fermata in Grecia

fantomatica, si trova in Sudan, un paese iscritto nella lista nera stilata dagli Stati Uniti dei paesi che sponsorizzano il terrorismo internazionale e che tra il '91 e il '96 ha offerto rifugio a Osama Bin Laden, la questione comincia ad essere allarmante. Tanto più a poche settimane dagli attentati in Arabia Saudita e in Marocco e mentre scatta un nuovo allarme terrorismo in Kenya.

La nave cargo è intestata a una società, l'Alpha shipping, con sede nelle Isole Marshall e batte bandiera delle Comore. Quando è stata bloccata dagli uomini ra-

na e dalle squadre speciali della Marina militare greca, la «Baltic Sky» era già da cinque giorni sotto sorveglianza, dopo che era arrivata una segnalazione alle autorità greche. Da mesi si è intensificato il pattugliamento del Mediterraneo in funzione anti-terrorismo, in diverse occasioni forze Nato hanno fermato imbarcazioni sospette e proprio dall'Alleanza Atlantica sarebbe arrivata la segnalazione ad Atene. Il cargo era stato notato da tempo, da sei settimane girovaga da una sponda all'altra del Mediterraneo, apparentemente senza una meta precisa. Il 27 aprile scorso

era salpato dall'Albania, il 12 maggio era arrivato in Tunisia nel porto di Gabes, dove avrebbe caricato la dinamite. Dieci giorni più tardi fa sosta a Istanbul e il 2 giugno riparte, riattraversando i Dardanelli. Perché tutto questo vagabondare se l'esplosivo doveva essere consegnato a Khartoum?

L'ipotesi avanzata dalle autorità greche è che l'equipaggio - cinque ucraini e due azeri - si sia accorto che il destinatario era sconosciuto e abbia cercato di sbarazzarsi in qualche modo del carico. Ed è improbabile che la dinamite - «il più con-

sistente quantitativo di esplosivo mai sequestrato al mondo su una nave che navigava illegalmente» - fosse destinato ad attività legittime. «Nessuno può chiamare legale un cargo che va in giro per il Mediterraneo per un mese», ha detto ieri il ministro Anomeritis, senza però pronunciarsi in chiare lettere su un eventuale collegamento con il terrorismo internazionale. «Dal momento che nessuno conosce il destinatario, nessuno può dire a che cosa fosse destinato l'esplosivo». Il ministero della Giustizia tunisino ha riferito di una denuncia presentata il 13 giugno dalla Sote-

mu contro l'armatore Christian McNulty, il broker tunisino Thameur Mouin e l'equipaggio della «Baltic Sky». La denuncia riguarda il «dirottamento di un quantitativo di esplosivi industriali dal suo circuito normale» e la «minaccia di non far consegnare la merce a destinazione» in mancanza di maggiorazione delle spese di trasporto. È stata aperta un'inchiesta - si precisa ancora al ministero - per «abuso di fiducia» e sono stati emessi mandati di comparizione internazionali.

Le cassette di dinamite sono state scaricate sulle banchine del porto di Plati

Ialos, sono poste sotto sequestro e saranno consegnate all'esercito greco. Ora toccherà agli investigatori fare un po' di chiarezza in tutta questa vicenda. L'equipaggio è stato incriminato per possesso e trasporto di esplosivi e per non aver notificato alle autorità greche la consistenza del carico, 24 ore prima di entrare nelle acque territoriali di Atene, come prevedono le norme, un reato per il quale è prevista una pena da 5 a 20 anni. Anche al momento dell'abbordaggio il comandante, l'ucraino Anatoly Baltak, non ha informato gli agenti della natura delle merci a bordo, ma sul materiale sono state rinvenute informazioni chiare sul contenuto delle casse, i detonatori erano stipati in contenitori che riportavano - scritte in francese - le parole: «détonateurs court retard Tige 3,5M». «Il capitano avrebbe dovuto riferire stava navigando con una bomba atomica», dice il ministro Anomeritis. Ed è proprio la quantità strabiliante di esplosivo a suscitare allarme. «Una tonnellata di questa roba basta a tirare giù un palazzo di otto piani - spiega Vassilis Bakopoulos, ingegnere chimico - Immaginate che cosa potrebbero fare 680 tonnellate. Se bene piazzate potrebbero spazzare via due o tre villaggi».

Da sei settimane vagava da una costa all'altra. La segnalazione partita dalle forze Nato

Umberto De Giovannangeli

Un silenzio spettrale avvolge quel luogo della memoria. Le carcasse annerite dal fumo e segnate dal tempo sono disposte in una lunga, interminabile, straziante fila. Ognuna di quelle carcasse racconta la tragedia di un popolo senza pace, la cui quotidianità è scandita dall'incubo permanente dei kamikaze. Quel luogo della memoria è il cimitero degli autobus distrutti dagli attentati suicidi palestinesi in Israele. A realizzarlo, in un enorme garage a Kiryat Atta, zona industriale di Haifa, è la cooperativa nazionale israeliana di bus, la Egged. Ogni autobus trattiene in ciò che resta delle lamiere contorte, i ricordi di vite spezzate in ogni angolo d'Israele. «Ogni tanto vengono qui in visita delle scolaresche, altre volte ritornano i parenti o gli amici di chi ha perso la vita su uno di quegli autobus. Cercano un oggetto, qualcosa che apparteneva al loro caro. Ormai sono qui da tanto tempo ma non riuscirò mai a dimenticare i volti rigati dalle lacrime di coloro che si trattengono in preghiera davanti a queste carcasse di metallo», racconta Tsvika Lifschitz, il custode del cimitero dei bus. Tsvika Lifschitz ha rinunciato da molto tempo a contare le carcasse degli autobus che si sono succedute in questo garage-cimitero: «Ci sono stati dei momenti, dei brutti momenti, in cui avevamo in deposito 15-16 autobus distrutti dagli uomini-bomba», spiega il signor Lifschitz. Nulla è stato toccato al loro interno, tutto è rimasto come dopo l'esplosione. È così per il bus 361, ridotto a pezzi da un attentato suicida sulla strada di Meron, il 4 agosto 2002. Nove persone morirono in quell'attacco terroristico. Una parte della carrozzeria del bus è stata dilaniata. È la parte

## Il museo dei bus fatti saltare dai kamikaze

Monumento alla memoria in un garage di Haifa. Il pellegrinaggio dei familiari delle vittime



Uno degli autobus distrutti da un attentato kamikaze in Israele

della vettura dove il kamikaze aveva fatto esplodere l'ordigno che aveva addosso. All'interno vi sono ancora gli oggetti che appartenevano alle vittime di un terrorismo disumano che ha fatto di ogni luogo della normalità, come un bus, un campo di battaglia: uno zaino, un telefono portatile, una borsetta da donna, e centinaia di fotocopie di una canzone intitolata:

«La melodia delle tenebre». Anche Abram Bet Yehoshua, il celebre scrittore israeliano che nella villa Haifa ha la sua residenza, un giorno ha visitato il cimitero dei bus. «È stata - racconta a l'Unità - una esperienza toccante, utile a capire e amare ancor di più Israele, e a compenetrarsi nella tragedia collettiva vissuta da milioni di donne e uomini per i quali anche

salire su di un autobus diviene una scommessa di vita». E di morte. Vicino al bus 361 riposano i resti della vettura in cui 18 persone, in maggioranza giovani soldati di rientro da una licenza, sono morte divorate dalle fiamme, il 5 giugno 2002, sulla strada di Megiddo. Una morte atroce, tra indicibili sofferenze. Una vettura condotta da un kamikaze si era affiancata

al bus esplodendo all'altezza del serbatoio. I «fortunati» morirono sul colpo. Ma i più finirono divorati dalle fiamme. I primi soccorritori, ancora sotto shock, raccontarono di urla strazianti e dell'impossibilità di porre fine a quella sofferenza, perché nessuno, per oltre un'ora, poté entrare, a causa delle fiamme e della temperatura altissima, dentro quell'inferno di

lamiere. «Ricordo come fosse oggi - dice Shlomo Rubinstein, un giovane medico - le grida di una ragazza rimasta intrappolata tra le lamiere. Quelle grida disperate, disumane, sono entrate per sempre nella mie testa e nel mio cuore».

In quell'inferno, Yael ha perso Joni, suo fratello: «Joni - ricorda - aveva solo 19 anni ed aveva appena iniziato il servizio militare. Lo avevo sentito poco prima che salisse su quell'autobus. Era sereno. Vedrai, mi diceva, non mi succederà niente. E invece...». Invece Yoni non è morto in trincea, combattendo a viso aperto un nemico che non ha paura di mostrarsi, ma su un autobus, massacrato vigliaccamente mentre ascoltava col suo inseparabile walkman la «band» preferita: gli U2. La passione per la musica univa anche Shulamit e Gali, amiche inseparabili fin da bambine: avevano preso quell'autobus per raggiungere l'unità della Guardia di frontiera dove erano state assegnate per il servizio militare. Sono morte assieme, Shulamit e Gali, e i loro genitori hanno ritrovato in ciò che restava del bus dilaniato dall'esplosione i diari delle due ragazze. «Domani inizia una nuova esperienza, confesso di avere un po' di paura ma so di poter contare su Shulamit», aveva scritto Gali poche ore prima dell'appuntamento con la morte. «Colpendo a ripetizione sugli autobus, nei supermarket, come nei caffè o in affollati centri com-

merciali - annota Yehoshua - i terroristi inviano un messaggio devastante a ogni israeliano: nessuno di voi sarà mai al sicuro, ognuno di voi è un potenziale bersaglio. Nessuno di voi potrà ambire ad una vita normale, il vostro destino è di spegnervi lentamente nell'angoscia di una morte orribile, che è sempre dietro l'angolo». Nel mezzo del «cimitero» c'è un autobus che, rispetto agli altri, sembra quasi intatto. Eppure su quell'autobus salì, il 10 aprile 2002, un kamikaze imbottito di tritolo. L'esplosione ha buccato il tetto e il pavimento della vettura, e sventrato il bagagliaio. Tracce di sangue sono ancora oggi ben visibili. In quell'attentato suicida morirono 8 persone. In questo cimitero gli autobus della morte restano per qualche mese, prima di essere distrutti completamente. Gli ultimi arrivati raccontano di attentati recenti avvenuti nella martoriata Gerusalemme: l'autobus sventrato dall'esplosione dell'uomo-bomba il 18 maggio (sette morti), e il bus della linea 14 fatto saltare in aria da un giovane terrorista palestinese travestito da ebreo ortodosso, nella centralissima Via Jaffa, nel cuore della Gerusalemme ebraica, lo scorso 11 giugno (17 morti). Dal settembre 2002, l'inizio della seconda Intifada, almeno 20 bus della Egged sono stati colpiti da attentati suicidi: più di 230 persone hanno perso la vita, 800 sono state ferite, e molte di queste resteranno per il resto della loro vita su una sedia a rotelle o porteranno sul loro corpo i segni indelebili delle fiamme e dei chiodi. Sfidarli i terroristi è anche decidere di continuare a salire sugli autobus, a guidarli, per andare a scuola, al lavoro, per far ritorno a casa. «La vita continua, nonostante tutto», dice il custode del cimitero dei bus. E nessun kamikaze riuscirà a fermarla.

L'annuncio di un cessate il fuoco di sei mesi potrebbe arrivare venerdì dal Cairo. Dopo Powell, Bush invia Condoleezza Rice nella regione

## Più vicina la tregua con Hamas ma Sharon è diffidente

Il negoziato è alla stretta finale. Al più tardi venerdì prossimo al Cairo, dove sta per aprirsi una nuova tornata di colloqui tra il governo del premier palestinese Mahmud Abbas (Abu Mazen) e le diverse fazioni dell'Intifada, gli integralisti di Hamas potrebbero annunciare il loro formale assenso alla «hudna», la tregua negli attacchi anti-israeliani, che potrebbe avere una durata di sei mesi. «Se confermato, si tratterebbe di un primo passo nella giusta direzione», commenta una fonte diplomatica Usa a Tel Aviv.

Ma quel passo non convince Israele. Il governo di Gerusalemme ha già fatto sapere che non si accontenta. A spiegarne le ragioni è il generale Amos Gilad, coordinatore governativo per i Territori palestinesi: la ventilata tregua, afferma, costituirebbe «una minaccia a ogni ti-

po di pace», poiché consentirebbe ai miliziani di Hamas di «rafforzarsi» per poter poi portare a termine «altri assassinii su ampia scala». Israele, prosegue il generale Gilad, si aspetta invece che l'Autorità nazionale palestinese «si assuma le sue responsabilità e stermi il terrorismo», come Abu Mazen - sottolinea - «aveva garantito e dichiarato al vertice di Aqaba». Secca è la risposta del ministro della sicurezza palestinese Mohamed Dahlan: «Se Israele non è interessato a un cessate il fuoco - osserva - questo rappresenta in effetti un appello a Hamas perché continui gli attacchi terroristici». Nel pomeriggio, Gilad e Dahlan sono comunemente tornati a incontrarsi al valico di Erez, per discutere del prospettato ritorno israeliano dalle aree autonome rioccupate della Striscia di Gaza e da Betlemme, in Cisgiordania, dove la responsabilità della sicurezza verrebbe

di conseguenza assunta dai palestinesi. I due avrebbero in particolare discusso della possibilità di pattugliamenti congiunti lungo la Salah Eddin, l'arteria che collega il nord al sud della Striscia, lambendo alcune colonie ebraiche. Per superare lo stallo delle trattative tra israeliani e palestinesi, con i primi decisi a mantenere il controllo della Salah Eddin e i secondi altrettanto decisi nell'opporvi, i pattugliamenti congiunti sarebbero stati proposti dall'assistente segretario di Stato John Wolf, il capo degli osservatori Usa incaricati di verificare l'attuazione della road map, il Tracciato di pace del Quartetto (Usa, Ue, Onu, Russia), e che da oggi sarà affiancato dal collega William Burns, in attesa che in Israele e nei Territori «sbarchi», questo fine settimana, il Consigliere per la sicurezza nazionale, Condoleezza Rice. «Israele vuole trasferire delle

aree sotto il controllo dell'Anp, ma lasciare i carri armati a dominare una parte», aveva denunciato in mattinata Dahlan, che poco prima dell'incontro con Gilad ha ribadito la condizione di un «pieno ritiro» israeliano dalle zone della Striscia di Gaza dove al responsabilità della sicurezza passerebbe ai palestinesi.

«Si è trattato di un colloquio molto serio e impegnativo», commenta una fonte palestinese che non nasconde un cauto ottimismo sulla possibilità di giungere «in tempi rapidi» ad un accordo. Kamikaze permettendo. Decisivo resta il fattore-tempo: «Restano due settimane per salvare la road map», avverte Colin Powell. Che apre all'Anp di Abu Mazen: «Sta lavorando sodo - rileva il segretario di Stato Usa - per cercare di arrivare a una cessazione delle violenze da parte delle organizzazioni palestinesi». u.d.g.

**più Unità  
meno falsità**

**Se la domenica vuoi dare  
una spinta straordinaria  
al tuo giornale  
impegnati a diffondere  
1...10...100 copie**

**Per prenotare le copie  
chiama il numero 06.69646468  
(fax 0669646469 - diffusione@unita.it)  
entro il venerdì mattina**