



CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 1,30
IN SICILIA CON L'ISOLA POSSIBILE + EURO 1
SPED. IN ABB. POST. - 45% ART.2 COMMA 20/
BL 662/96 - ROMA ISSN 0025-2158

quotidiano comunista

il manifesto

ANNO XXXIX • N. 16 • MARTEDÌ 20 GENNAIO 2009

EURO 1,20

www.ilmanifesto.it



L'ULTIMA

Inchiesta UN CARGO di morte

MUNIZIONI PER I TANK ISRAELIANI, «CONFINI» DI GAZA/FOTO AP



QUELLA NAVE DI BOMBE PER LA GUERRA D'ISRAELE

È in corso un'iniziativa di «contrabbando» di armi che ha sostenuto l'offensiva militare d'Israele. E non è finita con la «tregua».

Il 6 Dicembre 2008 un contratto dello US Military Sealift Command, l'entità logistica della Marina Usa, viene vinto dalla compagnia marittima tedesca Oskar Wehr che gestisce una trentina di navi, perlopiù portacontainer di media dimensione. Il contratto (N 0 0 3 3 - 0 9 - R - 5 5 0 5 , N00033-09-C-5505, per 635.000 dollari) richiede il trasporto di 989 container dalla base navale di Sunny Point (North Carolina, poco a sud del porto di Southport, sulla costa orientale statunitense) al porto israeliano di Ashdod, 39 km a nord di Gaza City. La destinazione di questo carico è il deposito statunitense «War Reserve Stockpile for Allies (WRS-A-I)» in Israele e il caricamento, dice il contratto, deve iniziare il 13 dicembre.

Poco dopo (31 dicembre), lo stesso Sealift Command fa un'offerta per altri due contratti (N00033-09-R-5205; N00033-09-R-5205), per il trasporto di 157 e 168 container rispettivamente, con destinazione ancora Ashdod e origine il porto di Navipe-Astakos - sulla costa ionica greca, poco a Nord dell'isola di Cefalonia. Il caricamento va effettuato a partire dal 15 gennaio.

Ashdod non è nuova come destinazione di armi e munizioni Usa - sia dirette alle forze armate israeliane, sia al deposito statunitense in Israele. Contratti di tale tipo sono stati assegnati dal Military Sealift Command in varie occasioni negli anni recenti (dal 2002 al 2008) con trasporti da Livorno (Camp Darby) e da vari porti greci e statunitensi ad Israele. Esempi recenti sono due contratti del 17 agosto 2007 assegnati all'italiana «Enrico Bonistalli» di Livorno (247.500 dollari per il trasporto di 125 containers di munizioni) e alla statunitense TransAtlantic Lines LLC (449.000 dollari per 125 containers di munizioni) e un contratto del 28 agosto 2007 alla statunitense Sealift Inc. (745.000 dollari per 125 containers di munizioni), quest'ultimo proprio dal porto di Navipe-Astakos ad Ashdod (1.535 km di viaggio).

Alcuni ricercatori che seguono di routine i contratti e i trasporti militari s'accorgono che i contratti del dicembre 2008, oltre ad avere come destinazione Ashdod in questo momento, includono menzione del tipo di carico da trasportare: una vasta gamma sia di esplosivi ad alto potenziale (816 tonnellate nel primo contratto) che di

esplosivi inclusi nella categoria H delle merci pericolose, ovvero fosforo bianco (secondo e terzo contratto), oltre ad altro munizionamento e ordigni esplosivi (da testate per missili a munizioni di vario tipo e bombe anti-bunker).

Agli inizi di gennaio i ricercatori rintracciano la nave incaricata del trasporto, la «Wehr Elbe» (IMO 9236688), capace di caricare 2.500 containers. Presente a Sunny Point il 13 dicembre, la nave parte il 20 con prima destinazione Astakos. La scoperta finisce sui tavoli della segreteria internazionale di Amnesty International, che già il 2 gennaio aveva in un comunicato chiesto l'embargo completo di invii di armi ad Israele e ad Hamas. Viene allertata la stampa e l'agenzia Reuters ne dà notizia il 10 di gennaio, provocando i primi sconvolgimenti e smentite. Il Pentagono si affrettava a precisare che i carichi non erano diretti alle forze armate israeliane, ma al deposito Usa succitato e il 12 gennaio il governo greco smentisce che navi dirette ad Ashdod siano partite dai porti greci. Compaiono altri articoli sulla stampa internazionale e il 13 gennaio una dichiarazione del Comando statunitense in Europa afferma che gli ultimi due contratti sono stati «cancellati» (teoricamente l'8 gennaio) e che l'operazione è stata «rimandata». Il 14 gennaio, un comunicato di Amnesty dettaglia tuttavia i termini delle operazioni, chiedendo che la nave venga fermata e Stop the War, il movimento greco di solidarietà, protesta contro l'attracco a Astakos. Il 17 il premier greco Costas Karamanlis, pur ammettendo che c'è stata la richiesta degli Stati Uniti, afferma che la Grecia non avrebbe tuttavia dato il permesso agli americani di far attraccare la nave ad Astakos e che anche in passato nessun porto greco sarebbe stato interessato a tali invii. Pressioni del ministero degli esteri tedesco sulla Oskar Wehr perché fermi la nave non sortiscono effetto dato che la Wehr Elbe non è più sotto controllo dell'armatore, ma direttamente del Sealift Command e ha a bordo militari statunitensi armati. Le cose però non stanno proprio così.

Le dichiarazioni Usa sottolineano come tali trasferimenti di munizionamento fossero stati programmati molto prima del conflitto a Gaza e non avessero relazioni con la necessità dell'esercito israeliano. Vediamo i fatti. E certamente possibile che i trasferimenti siano stati discussi o decisi qualche mese prima del dicembre (probabilmente anche l'operazione israeliana è stata «discussa» con il Pentagono qualche mese prima di iniziare...), ma resta il fatto che il bando di gara del primo contratto è datato 4 dicembre e i tempi di carico e scarico che esso prevede sono inusualmente stretti, ad indicare un'operazione urgente e non routinaria. A quella prima offerta di contratto se ne aggiungono altre due il 31 dicembre, quattro giorni dopo l'inizio dell'assalto israeliano su Gaza.

Quanto poi al fatto che i containers fossero realmente diretti al deposito Usa in Israele, le dichiarazioni del Pentagono omettono un particolare importante: come è scritto in una comunicazione del Pentagono al presidente del Comitato sulle Forze Armate del Senato Usa, John Warner, datata 10 Aprile 2003, «il Dipartimento della Difesa mantiene un deposito - War Reserve Stockpile - in Israele. Tale deposito è un'entità separata che contiene munizioni e materiale posseduti dagli Stati Uniti e destinati all'uso di riserva di guerra da parte degli Stati Uniti e possono essere trasferiti al governo di Israele in una emergenza, previo rimborso. Mentre si ribadisce che nulla è gratis al mondo, la clausola finale è chiara.

Sulle dichiarazioni del governo greco che vorrebbero la Grecia alla fine estranea a questi trasferimenti. Anche qui è quasi possibile - e vi sono dichiarazioni statunitensi del 13 gennaio al proposito - che le autorità greche, vista la malparata, abbiano all'ultimo momento negato agli Usa l'approdo ad Astakos, ma è del tutto irrealistico che la Grecia non avesse dato il benestare all'operazione. Tutti e tre gli invii previsti coinvolgono il porto di Navipe-Astakos: due differenti strumenti di tracciamento dei percorsi delle navi danno la Wehr Elbe a Sunny Point il 13 dicembre con partenza il 20 per il porto di Astakos e tracciano la nave vicino a Gibilterra il 28 dicembre, specificando ancora Astakos come destinazione. Non c'è ragione di pensare che la destinazione non fosse quella, dato che le informazioni arrivano a tali strumenti dalle navi stesse e dagli agenti assicurativi. Inoltre, i due ultimi contratti («cancellati») menzionano esplicitamente

mo contratto è datato 4 dicembre e i tempi di carico e scarico che esso prevede sono inusualmente stretti, ad indicare un'operazione urgente e non routinaria. A quella prima offerta di contratto se ne aggiungono altre due il 31 dicembre, quattro giorni dopo l'inizio dell'assalto israeliano su Gaza.

Quanto poi al fatto che i containers fossero realmente diretti al deposito Usa in Israele, le dichiarazioni del Pentagono omettono un particolare importante: come è scritto in una comunicazione del Pentagono al presidente del Comitato sulle Forze Armate del Senato Usa, John Warner, datata 10 Aprile 2003, «il Dipartimento della Difesa mantiene un deposito - War Reserve Stockpile - in Israele. Tale deposito è un'entità separata che contiene munizioni e materiale posseduti dagli Stati Uniti e destinati all'uso di riserva di guerra da parte degli Stati Uniti e possono essere trasferiti al governo di Israele in una emergenza, previo rimborso. Mentre si ribadisce che nulla è gratis al mondo, la clausola finale è chiara.

Sulle dichiarazioni del governo greco che vorrebbero la Grecia alla fine estranea a questi trasferimenti. Anche qui è quasi possibile - e vi sono dichiarazioni statunitensi del 13 gennaio al proposito - che le autorità greche, vista la malparata, abbiano all'ultimo momento negato agli Usa l'approdo ad Astakos, ma è del tutto irrealistico che la Grecia non avesse dato il benestare all'operazione. Tutti e tre gli invii previsti coinvolgono il porto di Navipe-Astakos: due differenti strumenti di tracciamento dei percorsi delle navi danno la Wehr Elbe a Sunny Point il 13 dicembre con partenza il 20 per il porto di Astakos e tracciano la nave vicino a Gibilterra il 28 dicembre, specificando ancora Astakos come destinazione. Non c'è ragione di pensare che la destinazione non fosse quella, dato che le informazioni arrivano a tali strumenti dalle navi stesse e dagli agenti assicurativi. Inoltre, i due ultimi contratti («cancellati») menzionano esplicitamente

Astakos come porto di partenza per Ashdod. Nessuno, in trasporti marittimi di tale genere e che nel caso prevedevano l'assistenza di almeno quattro imbarcazioni anti-incendio per le operazioni di carico e scarico, può sensatamente (e anche per legge) mettere come destinazione un porto a cui non abbia comunicato l'arrivo della nave e il tipo di carico e non ne abbia ricevuto approvazione. È del tutto falsa poi l'affermazione del premier greco relativa all'inesistenza di invii di munizioni ad Israele nel passato. Vi sono, come detto, almeno tre altri contratti del Sealift Command, assegnati nel 2007, che nominano a Astakos o genericamente la Grecia come punto di partenza di ingenti invii di munizioni ad Ashdod. E non si tratta di bandi di concorso, ma di contratti vinti e assegnati a trasportatori marittimi per svariate centinaia di migliaia di dollari. Vi è infine da notare che il reale percorso della Wehr Elbe mostra alcuni elementi che contrastano direttamente con quanto affermato dal governo greco, indicando inoltre un possibile coinvolgimento dell'Italia (v. box accanto).

A Gaza l'assalto israeliano ha provocato la morte di 1.400 persone (la più parte civili) e il ferimento grave di altre 5.100. Tutto è ora appeso a una fragilissima tregua unilaterale annunciata da Israele e anche da Hamas, rispetto alle quali buon ultima è arrivata l'Unione europea che non ha posto termini al ritiro israeliano e che, fin qui, è stata immobile se non complice delle scelte della leadership israeliana. Con l'Onu in macerie, fra l'altro almeno tre volte bersaglio dei raid israeliani. Unico obiettivo dichiarato è quello di «fermare il contrabbando di armi», naturalmente solo quello illegale per Hamas. Ma se l'offensiva dovesse riprendere e allargarsi, l'enorme e letale carico della Wehr Elbe non resterebbe certo nei depositi statunitensi ma verrebbe probabilmente «trasferito al governo di Israele in una emergenza, previo rimborso». Se Wehr Elbe è davvero attraccata a Taranto vi è la possibilità che essa abbia trasferito il suo carico su una veloce portacontainer che ha lasciato proprio Taranto il 15/1 ed è arrivata ad Ashdod sabato 17. Fermiamo il «contrabbando» di questi carichi di morte prima che sia troppo tardi.

***a cura di Peter Danzaert, Sergio Finardi, Pavlos Nerantzis, Carlo Tombola e il contributo di Mike Lewis della Omega Foundation di Manchester

La «Wehr Elbe», con a bordo 989 container di armi e munizioni anche al fosforo bianco, di proprietà del Pentagono, naviga verso Ashdod, a nord di Gaza. Tenta l'attracco in Grecia, ma protesta Stop the War. Poi arriva a Taranto

nale di Cefalonia e alle 12 cambia ancora direzione, puntando dritta verso Nord e il mare Adriatico. Alle alle 15 e 30, ultimo rilievo disponibile (dato che probabilmente ha spento il segnalatore), modifica ancora la rotta in direzione Nord-Ovest. Poi il silenzio.

Se davvero il governo greco non avesse mai dato alcun permesso d'attracco ad Astakos, perché il capitano avrebbe portato la nave dritta ad Astakos invece che ad Ashdod? Il noleggio di una tale nave costa in media 18/20 mila dollari al giorno (e probabilmente molto di più per carichi di questo genere), i suoi spostamenti vengono preparati con grande cura e certo non si va alla sperandio. Evidentemente, il Sealift Command aveva per qualche ragione pianificato sin dall'inizio un passaggio da Astakos, probabilmente in congiunzione con le spedizioni previste dai due contratti poi «cancellati» l'8 gennaio.

Infine, il fatto che la nave giri in circolo per più di dieci giorni (200 mila dollari aggiuntivi a tariffe normali) potrebbe segnalare che o era in corso una frenetica trattativa tra greci e statunitensi per evitare l'approdo effettivo ad Astakos o si aspettava che arrivassero i container relativi ai contratti «cancellati». L'armatore della Wehr Elbe afferma di non aver concorso per gli altri due contratti. Dovevano dunque arrivare alle navi? O semplicemente il Sealift Command voleva far caricare sulla Wehr Elbe gli ulteriori 325 containers previsti dai due contratti «cancellati»?

Dove sono finiti quei 325 container di munizioni che avrebbero dovuto essere caricati ad Astakos? Al porto di Astakos stanno arrivando gruppi dello «Stop the War» greco e forse potrebbero dirci qualcosa in proposito, ma dove sta andando la Wehr Elbe con i suoi 989 containers originali e le 816 tonnellate di esplosivi ad alto potenziale? Senza poter escludere l'approdo in due vicini porti albanesi e montenegri, la rotta sembrerebbe indicare come possibili destinazioni Brindisi o Taranto. Soprattutto in quest'ultimo la Us Navy e la Nato godono di diritti di approdo esclusivi nell'area portuale e di attrezzature adeguate ad accogliere quella bomba natante. Nessuno, tranne il Sealift Command e certo qualche autorità italiana, sa dove sia attualmente la nave. Forse è già arrivata da qualche parte e aspetta, letteralmente, che si calmino le acque.

(commenta questa pagina sul sito www.ilmanifesto.it)

SCHEDA-ARMI

Il contrabbando legale e di stato nel Mediterraneo

La Wehr Elbe parte da Sunny Point/Southport il 20 dicembre. La sua velocità massima è di 22 nodi (22 miglia nautiche all'ora) e la velocità di crociera è intorno ai 18 nodi. I segnali satellitari mandati dalla nave la vedono il 28 dicembre al largo di Ceuta, poco oltre lo Stretto di Gibilterra. Da Sunny Point allo Stretto di Gibilterra vi sono circa 3.524 miglia nautiche (6.526 km), che la nave poteva percorrere in circa 8 giorni a 18 nodi di velocità media, a conferma della data suscitata.

Un'informativa di fonte assicurativa afferma che la Wehr Elbe sarebbe arrivata in primo luogo a Zeebrugge, in Belgio, e si sarebbe poi diretta verso Gibilterra e Astakos. Non c'è conferma indipendente di tale percorso, ma il passaggio da Zeebrugge avrebbe aggiunto più di tre giorni al viaggio e la nave non avrebbe verosimilmente potuto essere vicina a Ceuta il 28 dicembre.

I segnali satellitari mostrano poi che la nave, passata Gibilterra, non si dirige verso Ashdod ma direttamente verso Astakos e il 31 dicembre è a circa 150 km dal porto greco. Il primo gennaio è a 4 miglia dal porto e si ferma. Dall'1 all'11 gennaio la nave sembra non sapere che fare e i segnali la danno continuamente in circolo intorno a quell'ultimo punto. Il 12 gennaio tuttavia, alle ore 9, la nave riparte in direzione Sud e passa intorno alla costa meridio-



Rilanciate l'economia. Abbonatevi al manifesto*

* FINO AL 31 GENNAIO 2009 ALLO STESSO PREZZO DELL'ANNO SCORSO

ABBONAMENTO CON CARTA DI CREDITO telefonare al 06/68719330. È anche possibile effettuare il pagamento con carta di credito on line visitando il sito www.ilmanifesto.it
INFORMAZIONI SU ATTIVAZIONE E STATO ABBONAMENTI telefonare al 06/39745482, fax 06/39762130 dal lunedì al venerdì dalle 10.00 alle 18.00 e-mail: maniabbonati@ilmanifesto.it
INFORMAZIONI SULLE TARIFFE ABBONAMENTI telefonare al 06/68719330 e-mail: abbonamenti@ilmanifesto.it o visitare il sito www.ilmanifesto.it.

il manifesto FATEVI USCIRE!