

# Calipari e il silenzio degli Stati Uniti dalle carte nuova luce sulla "trappola"

CARLO BONINI

ROMA — Dei 400 mila file irachene svelati da WikiLeaks, la nota di intelligence del 1 novembre 2005, con numero di serie (U) IIR 6110052206-x000D — (SEC//REL MCFI), non servirà a rianimare il processo per la morte di Nicola Calipari (la Cassazione ha definitivamente sancito, per "difetto di giurisdizione" del nostro Paese, l'improcedibilità dell'accusa di omicidio nei confronti dell'uomo che lo uccise, l'ex mitragliere dell'esercito americano Mario Lozano). Arricchirà di un ulteriore pezzo di carta l'istruttoria tutt'ora aperta della Procura di Roma sui responsabili del sequestro di Giuliana Sgrena (il Ros dei carabinieri, ieri, ha acquisito il report in rete e lo trasmetterà domani al Procuratore aggiunto Pietro Saviotti e al sostituto Erminio Amelio). Ma, per un giorno almeno, quelle 11 righe di dispaccio che raccontano come la Toyota Corolla su cui viaggiavano Nicola Calipari e Giuliana Sgrena verso l'aeroporto di Bagdad venne indicata dai sequestratori della giornalista come "un'autobomba", ridanno forza e legittimità agli interrogativi sulla verità monca della notte del 4 marzo 2005. Tornano ad ingrassare il fondato sospetto che Roma e Washington, cinque anni fa, decisero di chiudere il caso rinunciando reciprocamente alla *discovery* di informazioni cruciali su quanto accaduto nei giorni e nelle ore precedenti d'azione di fuoco letale al check-point mobile 541.

Il 30 aprile del 2005, le due commissioni di inchiesta — italiana e americana — chiusero il loro lavoro con due relazioni autonome e inconciliabili. Eppure concordi nell'isolare l'episodio del check-point 541 dal suo contesto. Sessantasette cartelle il rapporto italiano; 42 quello americano.

Scrivete Washington: la responsabilità di quanto accaduto è in «due circostanze». La prima: «Il signor Andrea Carpani (l'agente del Sismi alla guida della Toyota ndr) guidava troppo veloce, era impegnato in troppe cose che lo distraevano, compreso guidare e contemporaneamente

parlare al telefono, viaggiare su una strada bagnata, prestare l'orecchio a possibili minacce, provare a raggiungere l'aeroporto più velocemente possibile, in un'atmosfera di intensa eccitazione all'interno della macchina» (pagina 36 del rapporto conclusivo). La seconda: «Il mancato coordinamento con le forze americane (e dunque la mancata comunicazione della presenza della Sgrena sulla Toyota e del tragitto che l'auto avrebbe seguito per raggiungere l'aeroporto ndr) fu una scelta consapevole degli italiani che ritenevano il recupero dell'ostaggio questione attinente l'interesse nazionale» (pagina 42).

Scrivete Roma: Calipari muore perché la macchina su cui viaggia, «per altro a velocità moderata», non ha neppure il tempo di realizzare di essere finita nel cono di controllo di un check-point, privo come è «di segnaletica idonea ad avvertire il traffico in arrivo» (pagina 55 del rapporto). E ancora: Calipari muore perché quel check-point «è stato disposto con carente attenzione (non è stata tracciata, tra la linea di allarme e quella di allerta, la linea di arresto)», perché i soldati che lo presidiano hanno ricevuto un «addestramento scarso» e, soprattutto, «sono carichi di stress» dovuto all'equivoco sulla durata della loro missione» (pagina 26 e seguenti del rapporto).

La nota svelata da WikiLeaks ha dunque il pregio di restituire un briciolo di contesto a quella notte. Propone una spiegazione ragionevole (la segnalazione generica di un'autobomba in circolazione) al perché il check-point 541 venne mantenuto in posizione per un tempo incongruo e decise l'uso repentino della "forza letale". Conferma, ammesso ce ne fosse bisogno, come uno dei presupposti del dramma fu la scelta presa a Roma dal Sismi e da Palazzo Chigi di tacere all'esercito americano le modalità di arrivo in aeroporto della Sgrena, con la conseguenza di essere tagliati fuori dal flusso di informazioni di intelligence sul terreno (particolarmente intense, quella notte del 4 marzo, per lo spostamento via terra dell'allora ambasciatore americano a Bagdad Negro-ponte).

C'è di più: quel pezzo di carta — almeno se si deve stare al giudizio che oggi ne danno qualificate fonti investigative che hanno lavorato alla ricostruzione dei fatti del 4 marzo 2005, come pure a un dettaglio dell'intervista a Giuliana Sgrena che leggete in queste pagine — appare «attendibile» per almeno «tre buone ragioni», anche lì dove la "fonte" dell'intelligence, Sheik Husain, sbaglia nel dare conto del tipo di macchina su cui viaggiava la giornalista (lui parla di una Chevrolet, mentre si

## La Procura di Roma acquisisce il report sull'omicidio Per i servizi la fonte "è attendibile"

trattava di una Toyota). La prima: è stato accertato in questi cinque anni, dalle autorità irachene, come dalla Procura di Roma, il ruolo cruciale svolto da Sheik Husain nel sequestro della Sgrena come in quello della francese Florence Aubenas e della giornalista americana Jill Carroll. La "fonte", insomma, conosce ciò di cui parla. La seconda: la liberazione della Sgrena — è un fatto assodato — fu pagata con un riscatto in denaro. «Cinquecentomila dollari», secondo Husain e la nota di intelligence. «Tra 1 e 2 milioni di dollari», per quanto ha potuto accertare la Procura di Roma con una delle ultime rogatorie a Bagdad. La terza: nel sequestro, come riconosce la Sgrena, una Chevrolet potrebbe esserci stata. «Potrebbe essere la prima macchina su cui mi hanno trasportato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**UCCISO**  
La Toyota Corolla crivellata di colpi e, a destra, Nicola Calipari. Sopra, prigionieri iracheni abusati

