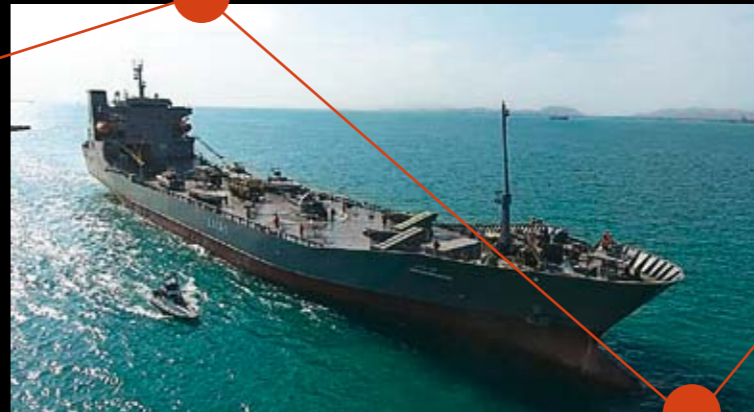
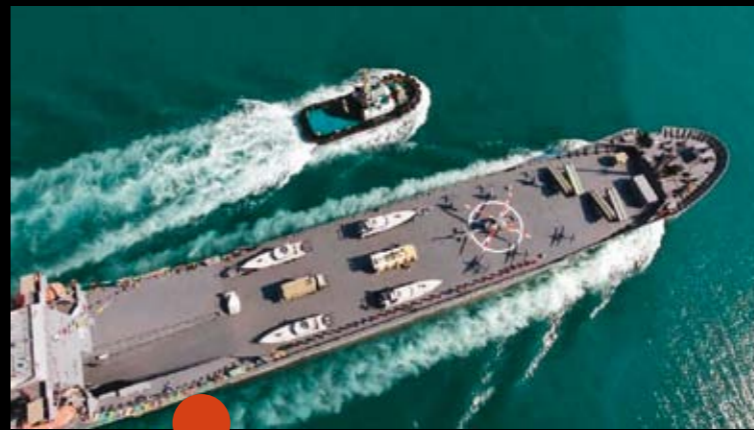




Venduta all'Iran
La nave commerciale Altinia, identificata dal numero di serie IMO: 9048471 e costruita dal cantiere navale Visentini nel 1992, è stata ceduta l'anno scorso per 2 milioni di dollari dalla Giovanni Visentini Trasporti Fluvio-marittimi. Dopo vari passaggi e cambi di nome è diventata un'unità da guerra della Marina iraniana.



Pronta al combattimento
L'Altinia è stata ribattezzata Shahid Roudaki, in onore del comandante della Marina dell'Iran Abdollah Roudaki. La nuova nave da guerra è in grado di trasportare elicotteri, droni e sistemi missilistici antiaerei.



A capo della Marina
L'ammiraglio Alireza Tangsiri, comandante della Marina militare iraniana. Il 24 giugno 2019, il Dipartimento del Tesoro Usa lo ha sanzionato, congelando tutti i suoi beni statunitensi.

LA NAVE ITALIANA CHE AGGIRO' L'EMBARGO

È improvvisamente «scomparsa dai radar» della Marina civile per riapparire in assetto da guerra nella flotta di Teheran. Com'è stato possibile questo passaggio, visto che esiste un divieto internazionale di commercio di dispositivi bellici con il regime degli ayatollah? In attesa di risposte ufficiali, *Panorama* ha ricostruito la vicenda dell'Altinia diventata «Shaid Roudaki».

È

di Stefano Piazza e Luciano Tirinnanzi

la più grande nave da guerra dell'Iran di nuova generazione. Pesa 8.707 tonnellate, è lunga 150 metri e larga 22. Monta lanciamissili terra-terra e terra-aria, dispone di un cannone antinave e può ospitare contemporaneamente sei droni da attacco e un elicottero. Ha una tecnologia per la guerra elettronica, un sistema di difesa aerea Khordad 3, ed è pensata per le navigazioni oceaniche. Insomma, un'arma letale. Che c'è di strano in tutto ciò? Che quella nave è italiana ed è stata venduta al regime degli ayatollah in apparente violazione dell'embargo Onu sull'Iran, nonché dei divieti Ue di esportazione di armi e beni a duplice uso, civile e militare. È quanto sostengono fonti riservate e ben qualificate, che hanno sollevato non po-

chi dubbi ed evidenziato i molti misteri che ruotano intorno a questa vicenda, che *Panorama* è in grado di ricostruire.

Primo mistero: l'origine. Oggi si chiama Shahid Roudaki, in onore del comandante «martire» - da cui il termine *Shahid* - della Marina di Teheran, Abdollah Roudaki. Ma il problema è che molte fonti aperte internazionali convengono che quella nave da guerra sia in realtà la ex Altinia, un naviglio del tipo Ro-Ro (merci e container) costruito nel 1992 in provincia di Rovigo dal Cantiere navale Visentini. La cui società, Giovanni Visentini Trasporti Fluvio-marittimi, l'avrebbe poi ceduto per 2 milioni di dollari. Già, ma a chi? Al momento, il nuovo armatore risulta ignoto. *Panorama* ha accertato che la gestione tecnica della Altinia era

stata affidata dalla Giovanni Visentini alla SeaQuest Shipmanagement, un fornitore privato e indipendente che si occupa di gestione navi, operazioni navali e servizi di consulenza marittima per conto terzi. Ma non di cessioni o compravendite. SeaQuest ha centri servizio in Italia, Croazia, Singapore, Svizzera e persino un ufficio tecnico in Cina.

Secondo mistero: le date. La nave è stata inaugurata in pompa magna il 19 novembre 2020 in Iran, alla presenza del comandante in capo delle Guardie della rivoluzione islamica, generale Hossein Salami e del comandante della Marina, ammiraglio Alireza Tangsiri. Ma era arrivata nel Golfo Persico oltre un anno prima, nella primavera del 2019, per essere riadattata come naviglio da guerra. Con-

tattata da *Panorama*, la società Visentini ha sostenuto che quella nave «è stata venduta tanti anni fa». Dunque, apparentemente prima del 2019. Questo contraddice però la nota stampa pubblicata sul magazine *Ship2Shore*, che il 5 aprile 2019 annunciava l'imminente cessione della Altinia, convalidando anche il prezzo di vendita: 2 milioni di euro.

La conferma arriva anche da uno dei responsabili della SeaQuest, che abbiamo rintracciato: «Ci siamo occupati della gestione della nave Altinia per conto dell'armatore Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi, di cui SeaQuest gestisce una buona parte della flotta a partire dal 2015 in qualità di management tecnico. La Altinia all'epoca batteva bandiera italiana ed è stata da noi gestita a partire dal 4 luglio di quello stesso anno e fino alla cessione, avvenuta il 21 maggio 2019. Quel giorno, la nave si trovava nel porto di Cagliari. Abbiamo curato gli aspetti tecnici secondo gli standard, mentre non siamo stati coinvolti nelle trattative della vendita. Si può presumere che l'equipaggio dell'armatore Visentini sia sbarcato quando la nave è stata ceduta, col subentro di un nuovo armatore. Noi non abbiamo fatto alcun passaggio di consegne, per cui ignoriamo cosa sia accaduto dopo. Sotto la nostra gestione la nave non ha mai cambiato nome».

Terzo mistero: l'intermediario. Dopo la cessione del 2019, secondo alcune fonti la nave è stata ribattezzata Ha Spring, battente bandiera delle Comore; secondo altre fonti, invece, avrebbe preso il nome di Galaxy F battente bandiera di Panama. In ogni caso, da quel momento è scomparsa dai radar internazionali. Ultimo avvistamento: Singapore.

Fino a quando non è rispuntata nel porto iraniano di Bandar Abbas, sotto il nuovo nome di Shahid Roudaki e in assetto da guerra. Se quanto elencato fosse vero, c'è il dubbio che il nostro Paese sia coinvolto - sia pur involontariamente, magari per omesso controllo - in un caso



Il ministro della Difesa
Lorenzo Guerini (Pd).

di violazione dell'embargo che vige sul Paese islamico, commessa da un soggetto privato. Vale qui la pena ricordare che l'embargo stabilito dalla risoluzione 2.231 del Consiglio di sicurezza dell'Onu è scaduto il 18 ottobre 2020, cioè un mese fa, ma i fatti risalgono a molto tempo prima. Non a caso, l'onorevole Antonio Zennaro, ex parlamentare del Movimento 5 Stelle e oggi nel Gruppo misto, lo scorso 27 novembre ha presentato un'interrogazione a risposta scritta sulla vicenda al Consiglio dei ministri, ai ministeri della Difesa e dei Trasporti. Zennaro ha chiesto al governo di confermare «se questa nave di fabbricazione italiana sia entrata a far parte della Marina militare iraniana», e di verificare se eventualmente «ci siano state operazioni di triangolazione commerciale volte a eseguire attività di elusione delle sanzioni internazionali che vietano questo tipo di compravendite classificate come *dual use*». Dove *dual use* sta per impiego sia civile che militare ed è riferita ai divieti Ue.

Quarto mistero: immatricolazione e dismissione. Il dubbio dell'onorevole è lecito, considerato il buco informativo sui cambi di nome e compravendite della nave Altinia. Chiarisce l'avvocato Fabio Toriello, specializzato in diritto marittimo: «Secondo l'ordinamento giuridico italiano, tutti gli atti di trasferimento della proprietà sulle navi devono essere resi pubblici trascrivendoli nella matricola, cioè il registro pubblico tenuto presso gli Uffici di compartimento marittimo, presso le Capitanerie di porto, riguardante



Il ministro degli Esteri
Luigi Di Maio (Cinque stelle).

tutti gli atti che concernono la "vita" giuridica della nave». A quanto risulta a *Panorama*, la matricola dell'Altinia è IMO: 9048471. Qualora il proprietario intenda vendere la nave e cancellarla dalla matricola italiana, inoltre, si parla di «dismissione della bandiera italiana. In tal caso, si deve fare apposita dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave, che procede alla pubblicazione della dichiarazione del proprietario con affissione nell'ufficio del porto e inserzione nel foglio degli annunci legali, ricevendo adeguata pubblicità». Ma di questi passaggi, al momento in cui scriviamo, non c'è evidenza.

Quinto mistero: chi sapeva? Come ben sanno i marinai di tutto il mondo, cambiare nome a un'imbarcazione porta sfortuna. E, in effetti, ancor prima di questo mistero, la Altinia non navigava in buone acque. Nel 2014 il ministero della Difesa italiano già la conosceva: l'aveva affittata da un privato pagando circa 5 milioni di euro, per riportare a casa dall'Afghanistan mezzi e uomini del nostro esercito. Non fu un grande affare, visto che nel maggio di quell'anno la Altinia andò a fuoco, al largo delle coste somale. Salvata da un incrociatore cinese, l'incidente provocò imbarazzo tra gli alleati della Nato. Chissà cosa diranno adesso, se risultasse che quello sventurato naviglio è finito in mano nemica. E chissà cosa replicheranno loro i nostri ministri di Esteri e Difesa. Con un'ultima, necessaria postilla: quanto sapevano di tutto ciò i servizi segreti italiani? ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA