

IL FATTO.

**Omicidio colposo plurimo per Mammoliti e Giorgio
Oggi a Ivrea le autopsie sui corpi delle quattro vittime**



Un genitore disperato stringe la mano della figlia morta nell'incidente sul lago di Viverone

Lodovico Poccetti/Asp

**Ricostruita la folle corsa
Viverone, sotto accusa i due piloti**

Omicidio colposo plurimo. Sotto accusa per la strage del lago di Viverone (quattro morti, una ragazza gravemente ferita) sono Arcangelo Mammoliti, 38 anni, e il cognato Antonino Giorgio, 45 anni, che domenica erano alla guida di un gommone e di un motoscafo che si sono scontrati ad altissima velocità. Oggi a Ivrea l'autopsia sui corpi delle quattro vittime, mentre divampano le polemiche sulla sicurezza sul lago e sulla tutela ambientale.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE RUGGIERO

■ TORINO. La strage di Viverone, crocevia lacustre fra Torino, Ivrea, Biella e Vercelli, ha già i suoi principali responsabili. Omicidio colposo plurimo: è l'accusa avanzata dal sostituto procuratore della Repubblica di Biella Giuseppe Gurnani nei confronti di Arcangelo Mammoliti, 38 anni - che pare abbia già dei precedenti penali - e del cognato Antonino Giorgio, 45 anni, entrambi residenti nel Torinese, per la morte di tre bambini e una donna e il ferimento di altre cinque persone, di cui una, Katiuscia Giorgi, 14 anni, ha rischiato l'amputazione di una gamba. Mammoliti e Giorgi (indagati a piede libero) erano alla guida del gommone e del motoscafo su cui viaggiavano le vittime. Nella tragedia e folle corsa sullo specchio d'acqua il primo ha perduto i figli Giuseppe e Samantha, di 11 e 13 anni; l'altro la moglie Crocifissa Giardino, 40 anni. L'ultima vittima innocente è una bambina di 11 anni, Luana Monacello. A determinare il terribile impatto - il motoscafo «sa-

lito» sulla poppa del gommone ne avrebbe fatto esplodere le camere d'aria e colpito una parte degli occupanti - un equivoco sorto tra i due piloti sul lato della virata. Oggi a Ivrea verrà eseguita l'autopsia sui corpi delle quattro vittime. Divampa intanto la polemica contro i responsabili del presunto degrado in materia di sicurezza e di normativa ambientale. Responsabilità che si rimpallano come di costume tra i vari enti: un vero e proprio balletto di controllati e controllori che a ridosso della tragedia ha provocato un potente ritorno di fiamma. È una polemica mai sopita, che si riaffaccia a ogni inizio di bella stagione. A contrapporsi sono i Comuni che si affacciano sulle rive del lago. In discussione c'è la destinazione d'uso delle acque. In altre parole, la gestione del turismo. Piaga antica, quando la posta in gioco è alta, quando le amministrazioni comunali confidano in cifre a tanti zeri da includere nei bilanci. La giustizia chiama dunque pe-

sentemente in causa Mammoliti e Giorgi, gli unici in questo momento ad avere un nome e un volto. Secondo il magistrato, che ieri mattina ha proseguito nell'audizione dei testimoni per ricostruire la dinamica dell'incidente, entrambi si sarebbero resi protagonisti di una sfida fuori posto, con natanti sovraccarichi e ben sopra il limite di velocità stabilito dalla Regione Piemonte: 10 nodi orari. Sul gommone avevano preso posto nove persone, una in più rispetto alla portata, mentre il motoscafo ne ospitava 6, una sotto il limite. Scene, per la verità, tutt'altro che inconsuete sul lago di Viverone. Situazioni rischio che la mente registra come «ordinarie» finché tutto scorre nella normalità e cui nessuno fa più caso per un eccesso di permissivismo coniugato alla latitanza dei controlli. Fino alle prime convulsioni della tragedia. Da quel momento i testimoni spuntano come funghi a dissertare se un natante filava a 20 o a 30 nodi orari, come se fosse possibile a centinaia di metri stimare la velocità e se davvero quella incriminata sia da addebitare al folle di turno e non a un sistema diffuso elevato a regola. Chiamati a discolorarsi, gli amministratori di Viverone ancora domenica facevano carambolare il contenzioso sull'annoso problema degli organici, sulla penuria di vigili urbani che impedirebbe una più puntuale sorveglianza. In parallelo alla festosa «transumanza» di famiglie e amici dalla macchina al gommone o al motoscafo, si è sviluppato prepotente il bisogno di velocità con

propulsori sempre più aggressivi. Un vero e proprio delirio di onnipotenza per molti che ovviamente non ha incontrato le simpatie dei sub e degli amanti del windsurf, regolarmente messi in pericolo dalle evoluzioni dei motoscafi. Sull'argomento si registra una nota della Regione Piemonte, che ha ricordato come negli anni «si è proceduto a disciplinare sia gli aspetti legati alla sicurezza e alla regolarità della navigazione, sia la possibilità di balneazione, in un'ottica di salvaguardia dell'ecosistema. Ciò al fine di promuovere il turismo in forme compatibili con la protezione dei beni culturali e ambientali della zona interessata». Una precisazione che non allontana comunque le riserve. È altrettanto noto, infatti, che in questa stagione le redazioni dei giornali locali diventano luogo d'incontro di lamentele e proteste da parte di chi vorrebbe vivere un lago a misura d'uomo. Un bisogno sociale che però si scontra con le esigenze economiche. Viverone dagli anni Ottanta, con la contrazione delle presenze straniere, coltiva (e ha sviluppato) un turismo di villeggianti abituali: nuclei familiari e gruppi di amici legati soprattutto ai week end da maggio a settembre nei campeggi, dov'è tra l'altro possibile abbinare il posto roulotte (o tenda) al rimessaggio della barca a vela o a motore. Ed è stato soprattutto quest'ultimo mezzo a prendere il sopravvento, mettendo così a rischio l'ecosistema di un lago già privo di immissari.

**Scooter e acqua boat
Nel mare di Rimini
come sull'autostrada**

DALLA NOSTRA INVIATA
DANIELA CAMBONI

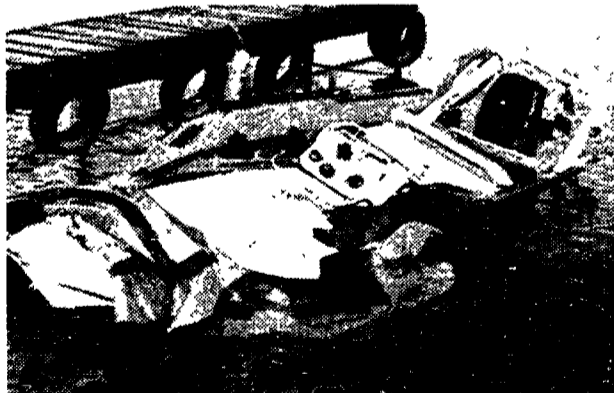
■ RIMINI. Il mare? Una volta ci si nuotava, e se proprio vogliamo, il massimo della libidine era nuotare. Altri tempi. Adesso sulle onde si sgasa, si plana, si scia e addirittura... si decolla. Peccato alle volte si possa anche morire. E quest'estate è successo troppe volte: la ragazzina tranciata dall'acqua-scooter, l'incidente fra un gommone e un motoscafo, il sub ucciso dall'off-shore. Ma oggi il mare è diventato più pericoloso? Quali sono i nuovi rischi? Siamo andati a Rimini, nel paradiso delle mille e una invenzioni del divertimento balneare. «Pericoli in aumento? Non direi, basta solo osservare le regole. Quei morti sono dovuti all'imperizia di soggetti singoli. D'altronde non si possono fermare progresso e divertimento - dice il tenente Massimo Kothmeier della Capitaneria di Rimini - Non si possono vietare questi nuovi passatempi. Sarebbe un abuso. L'importante è invece contemplare sicurezza e divertimento di tutti. Impossibile? No». Quanto a divertimenti in mare le spiagge della riviera romagnola sono avanti anni luce. Se pensavate che l'acqua scooter, alias la moto d'acqua sia il massimo del piccolo motorismo marino, non avete visto cosa hanno inventato da queste parti. Per 35.000 lire si possono provare - tempo un quarto d'ora - cose incredibili. C'è l'acqua boat, una specie di gommone salisciotto lungo tre-quattro metri che viene trascinato a tutta birra da un motoscafo mentre a bordo un gruppetto di persone si bea all'ebbrezza dell'alta velocità. O gli acqua scooter elettronici e telecomandati: per affittarli basta avere 16 anni e consegnare un documento di identità. Solo per quelli oltre i 25 cavalli di potenza (oltre i 60 chilometri all'ora) serve l'apposito patentino. Risultato: ragazzini che scorrazzano indisturbati, sempre comunque oltre i 500 metri dalla riva. Non sarà rischioso? «Come dare un motorino da 80 chilometri all'ora a un quattordicenne - dice Kothmeier - comunque per la moto d'acqua c'è un regolamento molto rigido. Si può cominciare a dare gas solo al largo, a 500 metri dalla riva. Il noleggiatore deve sempre avere a disposizione un mezzo di riserva per raggiungerli in caso di emergenza. A Rimini c'è poi un dispositivo elettronico che permette il collegamento costante fra noleggiante e noleggiatore. Non solo: se il cliente entra dentro i 500 metri, il proprietario spinge un bottone e la moto d'acqua si spegne immediatamente». Ma ci sono anche catamarani con istruttore, lo sci d'acqua, gommone, motoscafi, mosconi e pedalo fino al massimo della libidine: il paracadute ascensionale. In mare? Sì in mare. Il cliente indossa un'imbracatura collegata a un motoscafo. Quando il motoscafo parte il cliente... decolla a un'altezza di 25, 30 metri. Insomma, una specie di parapendio formato manno. Il risultato sono comunque specchi d'acqua che in lontananza sembrano i tabelloni dei videogames. Il business è assicurato. Tutto giusto? «Sulle spiagge motori e bagnanti sono aumentati a vista d'occhio. Ma sono aumentate anche le regole - continua Kothmeier - Regole che dovrebbero conoscere tutti: natanti e bagnanti. Per raggiungere i 500 metri canonici al largo (300 metri per i windsurf) i mezzi hanno a disposizione degli appositi corridoi delimitati dalle boe. In questi corridoi la balneazione è vietata. In caso di incidente è colpa di chi fa il bagno in questa zona». Per i natanti invece che infrangono le regole c'è una sanzione penale: sequestro del mezzo, provvedimento di obblazione. Tradotto significa 274.000 lire di multa. Incidenti? «Pochi e tutti senza feriti. Quanto ai sequestri quest'estate fra Rimini e Cattolica ne abbiamo fatti una quindicina». E conclude: «No il mare non è più pericoloso. È più trafficato. Ma è come per la strada: si impara, si osservano i regolamenti che sono molto puntigliosi e tutelano tutti: la mamma con il bambino e il venticinquenne che vuole diventare Rambo. Sicuramente non esiste un problema generale, ma di imperizia, ripeto, di casi singoli. Il progresso non si ferma». La riviera romagnola neppure.

**Da Genova era partita
l'estate dei divieti
per natanti e bagnanti**

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHENZI

■ GENOVA. Qualche giornale aveva ironizzato. Quando, alla fine della primavera, era stata resa nota l'ordinanza del comandante della Capitaneria di Porto di Genova ammiraglio Renato Ferraro sulla disciplina della balneazione e della navigazione, subito qualche titolo aveva strillato all'estate dei divieti. Adesso che l'estate è agli sgoccioli, si può ben dire che quei divieti sono serviti, eccome. Anche se il bilancio completo e definitivo sarà fatto dall'autorità marittima alla fine ufficiale della stagione balneare - ossia dopo il 30 settembre prossimo - la cronaca può già far fede che qui, quest'anno, non sono stati registrati incidenti come quelli recentissimi che hanno funestato le vacanze in Sardegna e sul lago di Viverone. Una conclusione possibile è che sarà stata anche una questione di fortuna, ma è innegabile che la puntigliosità delle regole - e la vigilanza perché siano rispettate - rappresentino un elemento decisivo. E quanto a puntigliosità l'ordinanza dell'ammiraglio Ferraro non lasciava niente all'immaginazione o al caso. Il capitolo, ad esempio, delle «zone di mare riservate ai bagnanti», precisava che dovessero calcolarsi sino a 200 metri dalle spiagge e sino a 100 metri dalle coste a picco. E che il limite doveva essere segnalato dai concessionari di strutture balneari con gavitelli rossi saldamente ancorati al fondo, a distanza di 50 metri l'uno dall'altro parallelamente alla linea di costa. E per il mare antistate le spiagge libere? «Analogo obbligo è posto a carico dei Comuni rivieraschi: i quali, se non provvedono a tale sistema di segnalazione, devono apporre sulle spiagge un'adeguata segnaletica, ben visibile dagli utenti, eventualmente in più lingue, con la dicitura «Attenzione - limite acque interdetto alla navigazione non segnalato». Va da sé che nelle zone riservate ai bagnanti «tra le 8.30 e le 19.30 è vietato il transito di qualsiasi imbarcazione, ad eccezione dei natanti a remi di tipo jole, canoa, pattini, mosconi, lance, pedalo e simili; le imbarcazioni a motore e a vela dovranno raggiungere la riva utilizzando esclusivamente gli appositi corridoi di lancio». Cambiando ottica ma non l'obiettivo della sicurezza, è stata espressamente vietata - non si sa mai a quale grado possa ammare l'incoscienza di certi bagnanti - la balneazione nei porti, nel raggio di 100 metri dalle imboccature delle strutture portuali, in prossimità di pontili o passerelle di attracco. E la pesca? Nella solita fascia di rispetto è vietato l'esercizio di qualsiasi tipo di pesca tra le 8.30 e le 19.30, mentre quella subacquea è vietata «sempre». Non parliamo poi degli scooter d'acqua: via libera solo ad almeno 400 metri dalla costa. E così via.

Le patenti:
Resta la considerazione che i divieti da soli spesso non bastano ad evitare le tragedie, ci vuole anche un certo livello di responsabilità da parte dei diportisti. E in proposito l'ammiraglio Ferraro non risparmia un commento apparentemente paradossale: «Quello che rovina i futuri "criminosi" sono le patenti: dopo che hanno ottenuto il pezzo di carta si sentono in grado di fare tutto, si sentono marinai ven. In realtà, gli esami sono per forza di cose superficiali; l'ideale sarebbe seguire la formazione nautica di ciascuno passo passo, ma è evidentemente un'utopia». Insomma: la prima legge che conta in mare, secondo l'ammiraglio Ferraro, è la coscienza di ognuno e la conoscenza dei propri limiti; e la battaglia contro i «criminosi» va combattuta con l'educazione marina, la repressione serve a poco. «Anche i pirati della strada, del resto - conclude Ferraro - hanno la patente, ma il tributo di sangue si paga lo stesso, perché la patente conferisce un eccesso di autotutela». Ma se quella nautica si abolisse, non si darebbe disco verde in mare ad un numero maggiore di incoscienti? «E che cosa cambia? - replica l'ammiraglio - con la patente non si misura il grado di coscienza». Non a caso un progetto per abolire la patente nautica entro sei miglia dalla costa era stato preparato qualche anno fa proprio a cura di Ferraro, ma il ministero dei Trasporti si oppose e il progetto rimase lettera morta.



I resti del gommone dopo lo scontro con un altro battello, quattro persone sono morte e sette sono rimaste ferite

Alessandro Contaldo/Ansa

**Sotto accusa costruttori e piloti di motoscafi. «Più controlli, sanzioni più severe»
«Fermateli, sono irresponsabili»**

■ ROMA. «Fermate questi "piloti", che non hanno nessuna cultura del mare, accendono e vanno via a 30-40 nodi». L'appello di Cino Ricci, lo skipper dell'avventura di «Azura» all'America's Cup, ben assume lo stato d'animo di velisti e sub dopo le due tragedie che nel giro di pochi giorni, in Costa Smeralda e sul lago di Viverone, hanno provocato, per l'incoscienza dei conducenti di barche a motore, la morte di cinque persone. Chi si mette alla guida dei motoscafi è «tutt'altra cosa dai velisti - aggiunge Ricci - che sono obbligati a conoscere il mare e il proprio mezzo,

rispettano il mare, sono in genere marinai veri. Questi qui di solito non hanno idea, sanno solo accelerare». «Mi costituirò parte civile - annuncia il segretario mondiale della commissione pesca subacquea, Alberto Ciarla - Non si può continuare con questa impunità totale, ora di dire basta a questi assassini». Anche tra i motoscafi - concede il giornalista Piero Ottone, appassionato ed esperto velista - c'è «gente di buon senso». Spesso però «si tratta di persone irresponsabili; ma non si possono fermare, c'è solo da sperare che la gente si com-

porti bene», sapendo che «hanno in mano un mezzo pericoloso: una barca a vela, anche se condotta male, fa poco danno perché va piano». Irresponsabile non dovrebbe però proprio essere Angelo Spelta, che di off shore è stato campione, indagato dalla magistratura, sulla base delle indagini dei carabinieri, per la morte di Roberto Marozzi, il sub romano falciato la settimana scorsa in Costa Smeralda da un motoscafo a quanto pare identico al suo. Spelta, interrogato ieri mattina dal sostituto procuratore di Tempio Pausania Alessandro Di

Giacomo, sostiene la propria totale estraneità all'incidente: «Ho fatto al magistrato - dice - i nomi e i cognomi delle persone che mi hanno visto a terra all'ora in cui dovrebbe essere avvenuto il tragico episodio. Anche attraverso altre circostanze, di cui non posso dire di più, credo di aver provato la mia innocenza». A prescindere da chi sia effettivamente il responsabile della morte del sub romano, il problema comunque resta. Sotto accusa sono le aziende costruttrici: «I nuovi mezzi marini - denuncia il professor Raffaele Pallotta, presidente

della Biennale del mare e della Società internazionale di medicina subacquea - sono quasi tutti concepiti per correre». Le «formula 1» acquatiche - aggiunge Ricci - sono fatte in modo tale che riescono a mettersi orizzontali sull'acqua solo ad alta velocità, prima il muso è alzato e non si vede niente. E poi a 30 nodi è impossibile fermarle, in acqua non ci sono freni».

La colpa principale è comunque dei piloti: «Si stanno dando all'attività nautica - spiega Pallotta - proprio tante persone che ritengono di poter fare in mare quello che a terra non è più consentito o quasi a causa dei divieti e dell'enorme numero di mezzi che non rendono possibile premere sull'acceleratore». Dello stesso parere è il più noto sub italiano, Enzo Majorca, ora senatore di Alleanza nazionale: «L'uomo - afferma - sta trasferendo i suoi complessi e le sue frustrazioni dall'asfalto all'acqua. Oggi chiunque può improvvisarsi pilota di un motoscafo veloce. E quando è seduto su un motore da 500 cavalli, che sfreccia a 60 nodi, oltre 110 chilometri all'ora, si comporta con l'arroganza di chi si sente pa-