



Il traghetto greco ormeggiato al porto di Patrasso. Ansa

RISPEDITI IN PATRIA

Viaggiano nel frigorifero dal Marocco a La Spezia

LA SPEZIA Nascosta in mezzo a tonnellate di pesce congelato e cassette di frutta, una dozzina di avventurosi marocchini pensava già di aver aggirato le regole dell'immigrazione e di poter sbarcare nel ricco Occidente per la via notoriamente più facile anche se non più economica, l'attraversamento del Mediterraneo e lo sbarco in Italia. Ma questa volta il traffico, impossibile senza la complicità di qualche addetto all'imbarco se non di qualche ufficiale marittimo, non è riuscito e non è servito neppure nascondersi in una cella frigorifera, sfidando il freddo per almeno 12 ore nel tentativo di raggiungere via mare l'approdo italiano e da lì trasferirsi presso i parenti o gli amici sparsi in Europa: scoperti e denunciati dal personale di bordo di una nave portacontainer approdata alla Spezia, dodici marocchini sono stati segnalati alla capitaneria di porto che è subito intervenuta identificando, dove possibili, i clandestini e aprendo un'inchiesta sull'intera vicenda. I 12 sono stati fatti ripartire già ieri sera via mare per Genova e da qui alla volta di Casablanca, seconda città del Marocco e primo porto commerciale dell'Atlantico settentrionale. Il gruppo, in cui c'erano anche due minori, era ben attrezzato per combattere il freddo all'interno della cella ed era provvisto di cibo e bevande per affrontare la lunga navigazione. Il gruppo di clandestini non ha mai messo piede a terra: visitati a bordo della nave da medici italiani e trovati in discrete condizioni di salute, i 12 sono stati trattenuti a bordo per il rimpatrio.

Nascosti nella stiva, il fumo li uccide

Traghetto in fiamme, salvi i passeggeri, morte atroce per 10 profughi curdi

ANCONA Ancora un dramma dell'emigrazione clandestina. Dieci profughi curdi sono morti asfissati a causa di un incendio sviluppatosi su un traghetto greco, il «Superfast III», partito da Patrasso alla volta di Ancona. Una tragedia consumatasi nella serata di lunedì ma le cui reali dimensioni si sono andate delineando soltanto nella mattinata di ieri.

Le fiamme sono divampate nel terzo garage del traghetto, quello sul ponte più alto e parzialmente scoperto alle 20.45 (le 19.45 in Italia) di lunedì sera, circa tre quarti d'ora dopo la partenza. A prendere fuoco è stato un autocarro carico di polpa di carta che ha cominciato a bruciare per cause imprecise, forse dopo un cortocircuito. In poco tempo, quando la nave era ancora nelle vicinanze del porto di Patrasso, una nube di fumo insopportabile ha avvolto il traghetto. Il fuoco, stando a varie testimonianze, si è propagato rapidamente e sarebbe stato preceduto da esplosioni. In particolare, le fiamme si sono estese al garage superiore della nave, parte del quale è a cielo aperto. Ma a quel punto erano già iniziate le operazioni di salvataggio con la messa in acqua delle scialuppe. Troppo tardi, però, per salvare la vita ai clandestini curdi che si erano nascosti proprio all'interno dei camion parcheggiati nel garage. Infatti, mentre i 307 passeggeri del Superfast III e quasi tutti i 106 membri dell'equipaggio venivano portati in salvo a bordo del traghetto «Kerkyra» e portati a Patrasso, otto uomini e due donne di etnia curda erano già morti soffocati dal fumo intensissimo che aveva riempito in pochi secondi il terzo garage. Altri clandestini, sembra che a bordo della nave ce ne fossero in tutto una trentina, sono stati ricoverati in intossicazioni in un ospedale di Patrasso. A renderne problematica la fuga dal

LE SCHEDE

LA NAVE

Varata nel 1998 con super certificato

Insieme alla sua gemella «Superfast IV», è stata varata nel 1998 la nave «Superfast III». I due traghetti, costruiti nei cantieri Kvaerner Masa Yards di Turku, in Finlandia, coprono giornalmente la traversata Ancona-Patrasso nel tempo record di 19 ore. Hanno una stazza lorda di 28.800 tonnellate, una lunghezza fuori tutto di 194 metri, una larghezza di 25. Possono trasportare fino a 1.400 passeggeri ciascuno, 160 auto e 113 camion. La società armatrice Superfast ferries riferisce di aver conseguito nel '98 la certificazione di qualità dell'ente americano Abs Quality Evaluations, affiliato al Registro navale americano, e di essere la prima e unica società navale di bandiera greca per passeggeri ad aver ottenuto tale risultato.

IL TESTIMONE

«A bordo nessun allarme acustico»

«Nessun allarme ha avvisato che c'era un incendio a bordo del «Superfast III»: lo ha detto un passeggero italiano. Il passeggero, che ha un'esperienza in campo affine, ha affermato che «sul traghetto non è suonato nessun allarme acustico di quelli previsti dal Codice di navigazione internazionale. Solo il personale di cabina si è prodigato per far uscire i passeggeri sui ponti all'aperto». «Eravamo a 12-14 miglia dal porto quando una nube di fumo insopportabile ha avvolto il bar del traghetto. Non c'è stato panico, almeno non all'inizio. Poi un passeggero tedesco voleva una scialuppa di salvataggio ma è stato trattenuto dal personale di bordo. Poco dopo sono state messe in mare le scialuppe e ci hanno fatto lasciare la nave».

LA DENUNCIA

Sit-in di protesta «Intervenga l'Onu»

Circa 200 curdi hanno inscenato ieri pomeriggio un sit-in di protesta al porto di Patrasso perché sia fatta completa luce sulla morte di loro connazionali sul traghetto Superfast III. I manifestanti curdi, seduti al porto, chiedono l'intervento dell'Alto Commissario dell'Onu per i rifugiati (Unhcr) perché indaghi sulle condizioni disumane del traffico di cui sono oggetto i profughi iracheni e turchi di etnia curda, che cercano di raggiungere l'Italia e poi la Svizzera e la Germania. «Tutti i profughi curdi morti sulla strada per l'Italia pacifista sono sulla coscienza d'Europa». Così il pacifista Dino Frisullo ha commentato, a nome dell'associazione per la libertà del popolo curdo Azad, la tragedia.

ISUPERSTITI

«Attesa snervante senza avere notizie»

ANCONA Ieri sono stati alloggiati in un albergo ad Atene i passeggeri del traghetto Superfast III in attesa di notizie certe dalla compagnia. A parlare per gli altri è un anconetano, da tempo residente in Grecia dove si è sposato e dove attualmente lavora, che però desidera restare anonimo per non avere problemi di sorta nel paese che lo ospita. L'uomo stava rientrando in Italia per trascorrere un periodo di vacanza, con la moglie e due bimbi. «Sul traghetto - dice - sono rimasti tutti i nostri effetti personali, i bagagli e le auto. Non sappiamo se queste sono andate distrutte, ma è probabile che delle vetture che si trovavano nella parte posteriore del garage non siano rimaste neppure le targhe. Non sappiamo quando potremo rientrare in possesso della nostra roba, non abbiamo informazioni di alcun tipo e il rappresentante della compagnia, qui con noi, non può esercitare di nessun aiuto. E già molto se siamo riusciti a salvarci». L'incendio a bordo, infatti, secondo il passeggero poteva trasformarsi in una tragedia di dimensioni maggiori e solo alcune fortunate circostanze lo hanno impedito: il fatto che a quell'ora tutti i passeggeri fossero svegli («e il fumo - precisa - si è diffuso in cinque minuti»), e che il traghetto fosse partito da poco e non a pieno carico.

«I membri dell'equipaggio - racconta il passeggero marchigiano - ci hanno chiamato dopo circa un'ora dalla partenza perché c'era un fumo denso, irrespirabile, e ci hanno invitati a salire sul ponte più alto. Nel giro

di mezz'ora, dopo che la nave si era fermata, siamo stati trasbordati sulle scialuppe e calati in mare, perché, non essendoci vento, il fumo restava come una cappa sopra il ponte. Abbiamo visto le fiamme uscire dalla parte poppiera del traghetto - continua - e molti di noi hanno sentito una serie di esplosioni, probabilmente pneumatici che scoppiavano». Nessuno ha detto ai passeggeri che alcuni clandestini erano morti asfissati. Secondo l'anconetano, potrebbe essere stato proprio un bivacco improvvisato da questi a scatenare l'incendio. Nessuno dei passeggeri, stando a quanto risulta all'uomo, è rimasto intossicato: «Ci sono stati solo due infartti leggeri, a quanto ne sappiamo noi: un membro dell'equipaggio che si è ferito ad una mano e una ragazza che si è fratturata una gamba scendendo le scale». Sembra che a bordo ci fossero anche alcuni diabetici. Adesso tutti sono in attesa di «informazioni»: «Io - conclude l'uomo - posso considerarmi un turista, ma c'è chi lavora e chi a bordo aveva dei beni. Non abbiamo nulla con noi».

Tra i superstiti c'è anche un bimbo. Il piccolo, racconta la mamma, che insieme con il marito aveva concluso un giro del Peloponneso e avrebbe dovuto raggiungere Forlì una volta sbarcata ad Ancona, non ha avuto paura: «Non si è reso conto di quanto stava accadendo», dice la donna, che ieri mattina ha dovuto prendere un taxi e andargli a comperare tutto perché, portato via dalla nave, aveva indossato solo le mutandine».



Il fuoco è divampato sul traghetto Superfast III dopo 45 minuti di navigazione. GRAPHIC NEWS-P&G Infograph

garage in fiamme è stata la chiusura automatica delle porte fatta scattare da moderni sistemi antincendio.

«Hanno fatto la fine dei topi», ha riferito crudamente un

membro dell'equipaggio. E così, quello che nelle prime ore della scorsa notte era sembrato un incendio accidentale domato in modo rapido e ordinato dall'equipaggio del traghetto, soprattutto senza danni alle persone, si è invece trasformato in un dramma dei disperati, dieci persone nella miriade di emigranti clandestini che tentano incessantemente di sbarcare sulle coste del nostro paese. Soltanto qualche giorno fa, un gruppo di curdi era saltato in aria su un campo minato in Grecia, vicino al confine turco: 7 morti e 7 feriti, il tragico bilancio.

Sul traghetto greco erano imbarcati anche 22 italiani che hanno evacuato la nave senza problemi, trovando ospitalità per la notte in albergo.

E ieri, mentre si delineava il tragico bilancio delle vittime, non sono mancate accuse e polemiche. Nessun allarme, come invece espressamente previsto

dal Codice di navigazione internazionale, avrebbe avvisato i passeggeri che c'era un incendio a bordo del Superfast III. «Solo il personale di cabina - ha riferito un testimone - si è prodigato per far uscire i passeggeri sui ponti all'aperto». Ieri pomeriggio circa 200 curdi hanno inscenato un «sit-in» di protesta al porto di Patrasso perché sia fatta completa luce sulla morte dei loro 10 connazionali.

La Superfast III è stata varata insieme alla sua gemella, la IV, nel 1998. I due traghetti, costruiti nei cantieri Kvaerner Masa Yards di Turku, in Finlandia, coprono giornalmente la traversata dal porto italiano a quello greco nel tempo record di 19 ore. Hanno una stazza di 28.800 tonnellate e una lunghezza di 194 metri. Possono trasportare 1.400 passeggeri ciascuno, 160 auto e 113 camion, e hanno un equipaggio di 113 unità.



«Pagano per andare a morire»

Le vie della speranza delusa dei clandestini

ANCONA Sono tanti i clandestini di etnia curda, irakeni o turchi, che nel corso del 1999 hanno cercato di raggiungere l'Italia, e spesso da qui la Germania, la Norvegia o l'Olanda, a bordo di una delle 17 navi che ogni settimana partono da Patrasso o Igoumenitsa per lo scalo di Ancona. «Pagano per rischiare la vita» commenta amaro un dirigente di polizia e d'altra parte, ricorda il questore, sarebbe impossibile controllare i 153.000 tir che ogni anno arrivano o partono da Ancona.

Stipati come bestie in autocarri carichi di tutto, dal ferro alle cipolle, gli immigrati curdi sono ormai più numerosi nell'elenco dei tentativi di sbarco clandestino, dalle cinque alle dieci persone al giorno compresi albanesi, kosovari, indiani o nordafricani. Pochi però pur potendolo fare chiedono asilo, dicono in Questura, e i più (circa 300 da gennaio, entrati in vario modo nel territorio provinciale) vengono respinti. A volte il viag-

gio si interrompe ai bordi dell'Adriatico, dove i camionisti abbandonano il loro carico umano, fingendo di averlo traghettato fino a Roma o a Milano. Oppure, come nello sbarco di 36 curdi scaricati su una piattaforma petrolifera il 10 novembre '98, le vie dell'immigrazione illegale sono altre: motoscafi veloci o carrette del mare in fuga dalle coste croate, o forse una grande nave canguro, che incrocia al largo ma nessuno ha mai visto.

Di sicuro, la presenza dei clandestini - 15 curdi sono stati scoperti e respinti proprio l'altro ieri a bordo della motonave Kriti, e l'autista greco di un tir è finito in manette, altri 19 giovedì - è diventata routine in un porto dove ogni anno transita un milione di passeggeri. Ma nessuna indagine, almeno qui, ha finora fatto luce sulle potenti organizzazioni criminali che lucrano su questi traffici: sul villaggio alla periferia di Patrasso in cui i clandestini aspettano di

nascondersi nei camion in sosta, sui soldi - dai 1.000 ai 2.000 dollari - che qualche curdo meno spaventato ammette di aver pagato per venire in Italia. Pagato a chi? «Non lo dicono o non lo sanno», riferiscono le forze di polizia. E non si è mai andati oltre l'arresto e la condanna di un camionista, a volte tedesco, o di uno scafista croato. E d'altronde la lunga marcia di un curdo irakeno comincia lontano, come raccontò Resul, profuggio sfuggito alle persecuzioni di Saddam Hussein. «Abbiamo viaggiato per un mese attraversando a piedi il confine con l'Iran, verso Istanbul, e di qui ad Atene. Poi l'imbarco, forse da Patrasso. Ma non lo so perché eravamo bendati». Secondo i dati del servizio immigrazione del ministero dell'Interno, dall'inizio dell'anno ad oggi, su 31 mila clandestini sbarcati in Italia e respinti verso il loro paese di origine, il 17 per cento ha viaggiato all'interno di navi traghetti: dunque circa 5.000.

SEGUE DALLA PRIMA

LINEA D'OMBRA SULL'ADRIATICO

Si trasportano corpi umani (prostitute, profughi, bambini...), armi o marijuana. Esiste una borsa con tassi di cambio rigorosi: un carico di «erba» costa quanto venti prostitute, una prostituta vale due clandestini e così via, in una gerarchia del dolore che non lascia nulla al caso.

Avranno avuto il loro onesto valore anche i curdi morti su un altro lembo di mare, soffocati dal fumo di un incendio nella stiva di un traghetto che le portava, clandestini e prigionieri, verso un destino di presunta libertà. Ecco, il caso: ogni tanto ci scappa il morto. Anzi, i morti. Ieri i profughi curdi, due giorni fa un motoscafo partito da Valona che si è sfracellato sugli scogli di Brindisi: quattro i corpi recuperati, una decina di dispersi. Forse annegati, forse in fuga. Var-

rebbe la pena di lasciare tutto così, una breve malinconia di cifre, tot morti, tot feriti, tot rimpatriati e amen. Numeri, non storie. Altrimenti c'è il rischio di osare qualche domanda che vada oltre le ovvie considerazioni di ordine legislativo, l'imperfetta collaborazione con la polizia albanese, il dovuto rafforzamento al controllo delle coste, la guerra senza quartiere ai trafficanti di carne umana...

Esigenze legittime, a norma di legge. Ma in quel gommone che affoga in mezzo all'Adriatico con il suo carico di anime in fuga c'è qualcosa d'altro. C'è tutta la violenza di un conflitto inevitabile tra due mondi sempre più estranei. Da una parte l'Europa, algido esempio di macro-economie disciplinate, l'Europa civile di Schengen, di Maastricht e perfino della Puglia,

provincia meridionale dell'impero, finestra socchiusa su un mondo prossimo e disperato che non è soltanto l'Albania delle prostitute bambine. A Valona, su quei motoscafi, si raccolgono frammenti di molti luoghi e di molte umanità, indiani, pakistani, cingalesi, filippini, irakeni, kosovari, curdi, magiari, cinesi... Per ciascuno di loro l'Albania è l'ultima testa di ponte, l'estremo lembo di terra prima del grande salto. Ogni clandestino si porta dietro la propria sconfitta, ogni sconfitta possiede la sua brava quotazione sulla borsa degli scafisti.

Il dolore è l'ultimo felice business di fine millennio. Dolore universale, verrebbe voglia di scrivere. Non più affar nostro o dei poveri cristi d'Albania: in quel braccio di mare si affacciano ormai due mondi attigui e lontani, due categorie dello spirito e della vita concreta, miseria e nobiltà, macro-economia e micro-sopravvivenza. La Puglia, terra involontaria di frontiera, ha avuto il privilegio di rac-

ogliere su di sé la linea d'ombra che taglia in due questo pianeta dividendo gli inclusi dagli esclusi. Lungo quella linea d'ombra, che coincide con un ramo di mare nostrano e ostile, motovedette e scafi mafiosi mettono in scena ogni notte la loro commedia degli equivoci. L'Albania è solo un fondale di carta pesta. E i morti della scorsa notte, solo comparse.

CLAUDIO FAVA

Lunedì

media

In edicola con l'Unità

