

Marzio Tristano

LAMPEDUSA (AGRIGENTO) Omicidio plurimo colposo e omissione di soccorso. Ruota attorno a queste due ipotesi di reato, naturalmente contro ignoti, l'inchiesta condotta dalla procura di Agrigento retta da Ignazio De Francisci, il magistrato del pool antimafia di Palermo che lavorò a fianco di Giovanni Falcone. Ma il lavoro investigativo sulle responsabilità di un soccorso in mare finito male, affidato a due sostituti, il veterano Claudio Corselli ed il giudice «ragazzino» Luca Venturi, di Verona, al primo incarico, non si annuncia semplice: in ambienti giudiziari di Agrigento non si fa mistero di una «certa resistenza» che rallenta la fluidità di un'inchiesta che il procuratore ha disposto immediatamente, appena apprese le prime notizie sul naufragio.

Un esempio? Lo stesso De Francisci, raccontano le indiscrezioni giudiziarie, stava per partire per Lampedusa per condurre personalmente i primi interrogatori. Ma dall'isola il suo arrivo sarebbe stato «sconsigliato», visto che tutti, salvatori e salvati, sarebbero stati trasferiti presto sulla terra ferma. Salvo poi apprendere che i superstiti sono ancora lì, ospiti del centro di accoglienza. Ed una certa lentezza sarebbe stata verificata dai magistrati anche nell'adempimento dei primi atti di indagine: molte «identificazioni», formalità preliminari necessarie per l'interrogatorio, non sarebbero state ancora compiute, compresa quella del comandante Orsini della nave militare Cassiopea, un cognome che i magistrati avrebbero appreso leggendo i giornali. E quando al procuratore De Francisci si chiede conferma (o smentita) di queste indiscrezioni la risposta è un silenzio assoluto.

Eppure gli interrogatori in programma sono tanti, sia di tutti i protagonisti di quella tragica sera sia di coloro i quali non sono stati coinvolti nelle operazioni di salvataggio. La Guardia di Finanza, ad esempio. Nel porto di Lampedusa, con i motori accesi, giovedì pomeriggio c'era un'unità delle Fiamme Gialle, classe Meattini, modello G66 Sciuto, 22,50

“ Due ipotesi di reato, i magistrati indagano anche per omicidio colposo plurimo. L'inchiesta, per il momento, è contro ignoti ”



Sul posto sono arrivati prefetto e questore. Ieri sono proseguite le ricerche dei dispersi, ma il mare non restituisce i corpi dei clandestini ”

La procura: è omissione di soccorso

I giudici di Agrigento vogliono sentire il comandante della nave militare Cassiopea



Il campo di accoglienza di Lampedusa e sopra uno dei sopravvissuti

metri di lunghezza, 9 uomini di equipaggio, 40 nodi all'ora di velocità. Insieme ad altri undici dello stesso tipo, dislocate sulle coste meridionali della Sicilia, viene utilizzata in funzione antimigrazione clandestina e in due ore e mezza sarebbe stata in grado di raggiungere il barcone carico di disperati avvistato dal motopesca. Eppure, dicono sottovoce i finanziari, «nessuno ci ha avvisato e qualcuno di noi ha appreso della tragedia solo dal Teledi». Il messaggio «Pam Pam» è giunto in caserma, infatti, solo alle 21, tre quarti d'ora dopo il disastro. A Lampedusa, intanto, il nervosismo degli addetti ai lavori è visibile nello

sfogo con i giornalisti del comandante della capitaneria di porto Michele Niosi, che premette: «non sono il difensore della Marina Militare, non ne ha bisogno, ma sapete quante vite ha salvato la Cassiopea in questi primi due mesi dell'anno? Quanti dei 700 immigrati arrivati sono stati portati dalle navi militari che incrociano il tratto di mare a sud dell'isola? Ogni intervento di soccorso va valutato in relazione alle condizioni del mare, e quello di giovedì scorso era forza 4». Sarà compito dell'inchiesta, infatti, chiarire se sono state le condizioni meteo-marine ad impedire al comandante della Cassiopea di calare in acqua le sei lance di salvataggio in dotazione dell'unità navale che avrebbero consentito il trasbordo degli immigrati e l'abbandono al suo destino del barcone di legno fradicio. Ieri a Lampedusa, intanto, sono arrivati da Agrigento prefetto e questore che hanno incontrato i superstiti nel centro di accoglienza. E il nervosismo degli addetti ai lavori ha contagiato anche il prefetto Nicola Simone, che ha negato ai giornalisti il permesso di parlare con i due sudanesi salvati dalla nave militare.

Le ricerche in mare condotte da motovedette, motopesca due unità della Marina Militare e un aereo ricognitore proseguono fino a stamane, ma con scarse speranze di trovare uomini o donne vivi; dodici bare sono pronte a Porto Empedocle dove i quattro pescherecci mazzari che trasportano i 12 cadaveri recuperati sono arrivati questa notte con il loro carico di gamberi e di morte.

Il codice di navigazione

Nella complessa dinamica del naufragio a largo della Sicilia entrano in gioco norme vecchie di sessant'anni. Il «Soccorso di navi in pericolo e di naufraghi» è infatti disciplinato dal Codice della navigazione promulgato con un Regio decreto del 30 marzo 1942 (n° 327). L'articolo 69 prevede appunto che l'autorità marittima, avuto notizia di una situazione di pericolo, deve provvedere immediatamente al soccorso o, se non può intervenire, deve darne avviso alle altre autorità competenti (in sostanza alla Marina militare). L'articolo successivo



impone a tutte le navi in porto e a quelle nelle vicinanze dell'incidente di mettersi a disposizione dell'autorità costiera. Dunque una volta che la Capitaneria di porto riceve un Sos da una imbarcazione in difficoltà deve diramare l'informazione e chiedere alle unità in zona di convergere sul posto. Chiunque omette di prestare il soccorso richiesto rischia la pena della reclusione da uno a tre anni (articolo 1113 del Codice della navigazione). E questo potrebbe essere il

caso del pattugliatore «Cassiopea».

Ma la situazione cambia quando un'imbarcazione avvisti direttamente una nave in pericolo (come è accaduto al motopeschereccio «Elide»). In tal caso infatti è lo stesso codice penale a sanzionare l'omissione di soccorso (articolo 593, 2° comma) con una pena massima di sei mesi in caso di morte della persona non soccorsa.

Ci sono poi una serie di regole non scritte: in caso di rimorchio, la nave trainante deve mantenere una bassa velocità per evitare di stratonare pericolosamente la cima di collegamento. Inoltre il cavo deve essere montato «a misura» sul rimorchiatore, cioè all'altezza dello scafo da trainare, altrimenti si ha una spinta verso l'alto che potrebbe far beccheggiare eccessivamente il rimorchio. Un'eventuale unità sopraggiunta, come il «Cassiopea», dovrebbe invece mettersi sopravvento per offrire «ombra» alle due navi di difficoltà e proteggerle così dal moto ondoso. Nel frattempo dovrebbe calare una lancia per prelevare alcune persone e alleggerire la barca trainata.

Tutte le unità navali, infine, che non possono intervenire devono mettere a disposizione la propria radio per fare da ponte tra i soccorritori e le autorità di terra.

via.po.

La legge Bossi sulle navi da guerra

Ecco cosa prevede il testo della legge Bossi-Fini approvata al Senato sull'intervento delle navi da guerra come contrasto all'immigrazione clandestina. Le disposizioni sono previste nell'articolo 11.

Art. 11. (Disposizioni contro le immigrazioni clandestine). All'articolo 12 del testo unico di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 sono apportate le seguenti modificazioni:

9-bis. La nave italiana in servizio di polizia, che incontri nel mare territoriale o nella zona contigua, una nave, di cui si ha fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti, può fermarla, sottoporla ad ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla conducendo la stessa in un porto dello Stato.

9-ter. Le navi della Marina militare, ferme restando le competenze istituzionali in materia di difesa nazionale, possono essere utilizzate per concorrere alle attività di cui al comma 9-bis.

9-quater. I poteri di cui al comma 9-bis possono essere esercitati al di fuori delle acque territoriali, oltre che da parte delle navi della Marina militare, anche da parte delle navi in servizio di polizia, nei limiti consentiti dalla legge, dal diritto internazionale o da accordi bilaterali o multilaterali, se la nave batte la bandiera nazionale o anche quella di altro Stato, ovvero si tratti di una nave senza bandiera o con bandiera di convenienza.

9-quinquies. Le modalità di intervento delle navi della Marina militare nonché quelle di raccordo con le attività svolte dalle altre unità navali in servizio di polizia sono definite con decreto interministeriale dei Ministri dell'interno, della difesa, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.

9-sexies. Le disposizioni di cui al comma 9-bis e 9-quater si applicano, in quanto compatibili, anche per i controlli concernenti il traffico aereo.

l'intervista

Lo Stato maggiore della Marina non ci sta: «Abbiamo fatto il possibile nei soccorsi. La lancia è stata calata in mare quando le condizioni lo hanno consentito»

Il comandante Antonino Parisi

«Non potevamo certo perdere la motonave...»

Maristella Iervasi

ROMA «Premesso che la salvaguardia della vita umana è una cosa sacra che non ha confini né colori di nazione - è nel Dna del marinaio - come si permettono a dire che la Marina non ha fatto il soccorso agli immigrati? che non sa fare assistenza... La parola di un marinaio contro un'istituzione: ma è un'offesa a tutti i marinai». Parla il comandante Antonino Parisi dell'ufficio stampa dello Stato Maggiore della Marina: «Facciamo chiarezza una volta per tutte - dice -. Ora vi spiego come sono andate le cose».

Ce le dica comandante: il nostromo del peschereccio ha fatto delle accuse precise. Proprio contro la Marina. Ha detto che avete fatto troppo poco.

«È un'affermazione che va contro il Dna dei marinai. Allora, il peschereccio «Elide» ha localizzato la barchetta di legno in difficoltà e ha chiamato il Cassiopea, che stava ad oltre 70 miglia di distanza. Cioè lontano 150 chilometri».

E fin qui è tutto chiaro. Andiamo per punti, allora: com'è andata la vicenda del rimor-

Non siamo rimasti a guardare. Ma sarebbe stato pericolosissimo avvicinarci alla barca dove c'erano i clandestini

chio? Chi lo ha deciso?

«Lo ha deciso autonomamente il comandante del peschereccio. Il Cassiopea non ha detto al peschereccio che bisognava fare questo o quello né gli ha detto di rimorchiare loro la carretta del mare. Ha raccolto l'allarme e si è subito attivata per il soccorso: ha inviato l'elicottero che aveva sul pattugliatore e una volta accertata la situazione, la nave, che era in vigilanza pesca, si è incamminata sul posto avvisando il comando di appartenenza, cioè la Marina e anche le Capitanerie di porto.

Ma visto che era parecchio lontana dal luogo dell'emergenza, il Cassiopea o meglio la Marina in quanto istituzione non poteva allertare qualcun'altro che magari poteva arrivare prima?

«E chi dovevamo allertare i tunisini! Si era più vicini all'Africa che

all'Italia, in acque internazionali è avvenuta la tragedia».

Cosa vuol dire, che non spettava alla Marina il soccorso?

«Certo che no. Il soccorso lo si fa sempre e comunque. Chiunque avvista del disagio in mare occorre, raggiunto poi da chi è nelle vicinanze: è nel Dna del marinaio la salvaguardia delle vite umane. In ogni caso di allarme, chi è più vicino arriva. Quello che voglio dire è che il motopesca aveva preso a rimorchio la barca di legno con gli immigrati in difficoltà già alle 15.30-16 di quel giovedì 7 marzo. Il Cassiopea è arrivato che erano le 20: quindi al buio, quindi con le condizioni meteo peggiorate: mare Forza 5 e 39 nodi di vento.

Ma il Cassiopea, una volta giunto sul posto, perché non ha preso in mano la situazione?

«Ma ha idea di cos'è una nave

militare? Per procedere con il trasbordo ti devi comunque avvicinare il più possibile a chi chiede aiuto. È veramente rischioso muovere 1500 tonnellate, come ne ha il Cassiopea, se devi soccorrere una barca di dieci metri. E poi...»

Si certo, ma poteva mettere in mare da subito la lancia, invece il tutto è stato fatto solo a naufragio avvenuto. Perché?

«Mi faccia finire, che ci arrivo. Le stavo dicendo che per il Cassiopea e comunque per qualsiasi nave di quella stazza è altamente rischioso una manovra del genere: i rischi sono più alti di un rimorchio di un peschereccio. Deve essere fatto da navi che hanno lo stesso tonnellaggio. Poi c'è stata l'onda anomala e la barchetta di legno si è ribaltata».

E la lancia ha recuperato due naufraghi. Ma se fosse stata calata in acqua prima forse al-

tre vite umane potevano essere salvate. Non trova?

«Con quel mare? Il Cassiopea ha proceduto quando c'erano le condizioni per metterla in mare: ha messo in acqua una motobarca, che è più piccola della barca che si è ribaltata. Non è rimasta a guardare. Ha fatto tutto il possibile per salvare le vite umane: ha gettato i salvagente,

Quelli del peschereccio mentono. È la parola di un marinaio contro un'istituzione come la Marina

ha illuminato la gente in acqua, ha calato la motonave e ha recuperato due naufraghi. Altro che mancato soccorso, siamo tutti bravi a raccontare fatterelli! Io sono stato comandante di una nave e ho salvato tante gente in Adriatico...».

Si ma per quale ragione la Marina ha calato la motonave così tardi?

«Ragioni di sicurezza, l'ha fatto quando era in grado di operare»

Cioè?

«Una motonave non la metti in mare così, ci vogliono le condizioni di sicurezza: come la salvaguardia dell'equipaggio e dell'imbarcazione stessa che si sta calando in acqua».

Come, come?

«Le condizioni meteorologiche erano pessime. Non potevamo certo perdere la motonave. Che fine avrebbe fatto il soccorso dei naufraghi?».