

Maristella Iervasi

Ore 23 del 16 giugno 2003: il peschereccio tunisino "Almahdia" lancia un mayday: «a 34-35 miglia a sud-sud ovest di Lampedusa, acque internazionali, ho preso a bordo tre persone, erano in acqua aggrappate a qualcosa di galleggiante. Questi raccontano che loro si sono salvati ma che altri 70 sono calati a picco con il barcone. Del quale non c'è traccia».

La zona di mare dove è avvenuta la tragedia, per quanto riguarda la ricerca e il soccorso - si apprenderà più tardi - sarebbe soggetta alla competenza maltese ma in acque più prossime all'isola di Lampedusa.

Ore 23.15: la chiamata di soccorso viene rilanciata più volte anche da Kelibia, la stazione radio marittima tunisina e viene intercettata dalla nave della Marina Militare "Spiga" la quale avverte la squadra navale e la Capitaneria di porto di Palermo. Una motovedetta della guardia costiera di Palermo, la CharliePapa 278 che si trova in quel momento in mare, a 57 miglia a sud-est di Lampedusa con a bordo altri 24 immigrati, provenienti da un'altra imbarcazione e diretta a Lampedusa, viene subito dirottata in quella direzione. Nel frattempo si alza in volo un elicottero della Marina che avvista il peschereccio con i superstiti e in prossimità del quale avvista anche un gommone con altre 36 persone immigrate. Spiega l'ammiraglio Vincenzo Pace della Capitaneria di Porto di Palermo: «Riteniamo che questo gruppo di immigrati appartenessero ad un altro convoglio. I naufraghi parlano di imbarcazione a motore, questi erano su un gommone. Sicuramente non fanno parte dei 70 dispersi».

La CharliePapa 278 prende comunque a bordo anche i 36 immigrati e li porta a Lampedusa insieme ai 24.

Mezzanotte circa di lunedì. L'Almahdia salva i tre naufraghi: due uomini e una donna, che raccontano in lingua araba di essere i soli superstiti di una imbarcazione affondata sabato 14 giugno, intorno alle 23, con a bordo 70 persone e che il "viaggio" era cominciato da un porto della Libia. Scattano subito le operazioni di ricerca dei naufraghi, coordinate dalla Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Palermo. Vi partecipano unità aeronavali della Marina Militare,

“ Il mayday di un peschereccio alle 23,15: abbiamo salvato tre persone dalle acque, dicono che viaggiavano con altre decine di uomini, donne, bambini



Sei salme recuperate sono state portate in Tunisia una a Lampedusa La disgrazia a circa 35 miglia dalla nostra costa dove opera «il dispositivo italiano» ”

Disperati nel mare: 7 morti, 60 dispersi

Il naufragio della carretta scoperto alle 21 di lunedì, i superstiti: siamo colati a picco

re, della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza, motovedette della Capitaneria di porto di Lampedusa, della Polizia di Stato. Non vengono fatti altri avvistamenti né recuperati indumenti, oggetti o pezzi di nautica che possano confermare la tragedia. Ma le ricerche proseguono a ritmo serrato. Nel frattempo dalla Tunisia si rincorrono altre notizie. I tre sopravvissuti giunti a Tunisi vengono interrogati nuovamente e la versione dei fatti cambia: dicono che il barcone a motore sarebbe partito sabato da Zuara (Libia), una imbarcazione lunga 9 metri, e che il naufragio sarebbe avvenuto alle ore 11 di lunedì, senza però indicare se prima o dopo mezzogiorno. Il messaggio arriva alla Capitaneria di porto di Palermo in lingua inglese. Se questa versione fosse vera, i superstiti sarebbero rimasti in acqua dodici ore. Ma in serata ancora una nuova versione:

sempre da Tunisi precisano alle autorità italiane invece che il naufragio sarebbe avvenuto intorno alle 19.50 del 16 giugno e il recupero dei naufraghi intorno alle 21 dello stesso giorno. «Questa notizia alimenta le nostre speranze di trovare qualcuno ancora in vita - sottolinea l'ammiraglio Pace -, visto che le condizioni meteorologiche sono buone e la temperatura dell'acqua non è molto fredda».

Ore 8.30 di ieri: alla Capitaneria di porto di Palermo arriva un messaggio da Tunisi dove si dice che i tre sopravvissuti sono stati portati via dalla una motovedetta militare tunisina, presumibilmente diretta in Tunisia. Intanto, le ricerche proseguono e sul posto rimangono il "Perseo" due motovedette della Guardia costiera, una della polizia e un pattugliatore della guardia di Finanza. Oltre una motovedetta ed un rimorchiatore tunisino, un elicottero e un

aero della Guardia costiera. Ore 13.10: il "Perseo" comunica il primo avvistamento di cadavere ma non lo recupera, «per la stazza della nave» spiegano le fonti ufficiali e la salma viene "pescata" dai tunisini. La posizione è molto vicina al peschereccio con gli scampati, a circa un miglio e mezzo. Il comandante della nave comunica alla Capitaneria di porto di Palermo che qualche minuto prima il rimorchiatore tunisi-

zioni di soccorso le spiega così: «Qualcuno avrà sommato male. Non ce lo spieghiamo, un mistero mediatico». Continuano le ricerche: quell'angoscioso numero di circa 60 dispersi spinge a cercare ancora. La procura di Agrigento fa sapere che sta accertando se è competente per la zona di mare in cui sono state ritrovate le salme degli immigrati. Dagli uffici giudiziari fanno anche sapere che fino alle 17 di ieri non avevano ricevuto alcuna segnalazione ufficiale da parte delle forze che operano in mare. Poi in serata, dal dicastero di Lunardi precisano: «L'imbarcazione dei clandestini sarebbe affondata in una zona di mare soggetta, per quanto riguarda la ricerca e il soccorso, alla competenza maltese ma in acque più prossime all'isola di Lampedusa dove opera il dispositivo italiano».

Notte: sul luogo del naufragio resta solo il "Perseo" e mezzi tunisini. Le ricerche riprenderanno all'alba di oggi con mezzi navali e aerei che sorvoleranno tutta la zona a largo di Lampedusa.

Altri sbarchi: nel Canale di Sicilia non si ferma l'ondata di "carrette del mare": alle 8 di ieri sono sbarcati a Lampedusa, scortati dalla CharliePapa 278, 153 immigrati: erano su una imbarcazione di 12 metri e tra questi, anche una donna e due bambine, una è la piccola Sorania che rischia la vita. Nuovo avvistamento e soccorso alle 17.45: 130 persone scortate dalla Guardia di Finanza. Mentre altri 9 immigrati sono sbarcati a Pantelleria.



Immigrati clandestini vengono imbarcati su una motonave per essere trasferiti ad Agrigento, lunedì a Lampedusa

Lannino/Ansa

Nella zona del naufragio le motovedette incrociano altre imbarcazioni di povera gente



Enrico Fierro

ROMA Un dato è drammaticamente certo nella ennesima tragedia dell'immigrazione al largo di Lampedusa: il Canale di Sicilia è un colabrodo, la rete del sistema di controlli ha le maglie strappate. Come spiegare diversamente l'ondata di sbarchi, tutti concentrati tra Pantelleria e soprattutto Lampedusa, di questi ultimi giorni?

I tre naufraghi raccolti da un peschereccio tunisino a 35 miglia a sud dell'isola hanno raccontato di quel loro barcone fradicio partito da un approdo tunisino (Sfax o forse Monastir) colato a picco lunedì sera con settanta persone a bordo. Uomini, ma anche donne e bambini. Braccia africane pronte per lavorare (da schiavi clandestini) nella enorme pummarola valley che dalla Campania si estende fino alla Capitanata, ma anche profughi alla ricerca di un minimo di asilo. Quella loro barca ha vagato come un legno fantasma nel Mediterraneo e non è stata avvistata da nessuno.

Non un radar, non un aereo, non una nave delle tante che pattugliano quel tratto di mare, l'ha vista. Italia miope ma anche sorda. Perché si sa - lo sanno bene i servizi di intelligence - che è in preparazione una «mucidiale ondata migratoria» che interesserà il nostro paese. Le parole sono di Enzo Bianco, Presidente del Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti, e la ha pronunciate pochi giorni fa alla fine dell'audizione del numero uno del

i precedenti

25 dicembre 1996, la strage di Natale

Nella notte di Natale, 300 immigrati clandestini muoiono annegati nel tratto di mare tra Malta e la Sicilia dopo lo scontro tra il cargo libanese «Friendship» e la motonave «Yohan». La nave riesce a raccogliere solo 29 naufraghi.

28 marzo 1997

Il giorno del venerdì santo una nave albanese affonda a circa 35 miglia al largo di Brindisi dopo una collisione con la corvetta della Marina militare italiana «Sibilla». Le vittime sono 56, il relitto e i corpi recuperati mesi dopo.

7 marzo 2002

«Stavamo trainando il barcone quando lo abbiamo visto piegarsi e rovesciarsi. Nel giro di pochi minuti è affondato». Così il comandante del peschereccio Elide, ricostruiva il naufragio. Morirono decine di immigrati.

15 settembre 2002

Un'imbarcazione con oltre un centinaio di immigrati clandestini affonda a mezzo miglio da Capo Rossello, sul litorale agrigentino. Vengono recuperati 37 cadaveri di persone di origine liberiana. Altri 92 riescono a salvarsi

La procura di Agrigento sta valutando se aprire un'inchiesta. Nuovi sbarchi: ieri 170 persone



La denuncia

Esodo africano verso la pummarola valley

Sisde, Mario Mori. Sostiene Bianco che «2 milioni di clandestini sono pronti ad attraversare il deserto della Libia per sbarcare in Europa». Il ministro dell'Interno, Beppe Pisanu, non ha smentito la notizia, limitandosi solo a correggere la cifra: «Non di due milioni si tratta, ma di un milione e mezzo». Cambia poco. L'esodo è alle

porte. Il problema è chiedersi cosa sta facendo l'intelligence italiana - molto attiva nell'area nordafricana - per segnalare per tempo le partenze.

Con la Libia, assicurano al Viminale, sono in corsa di definizione accordi bilaterali che consentano un maggiore controllo delle frontiere e dei porti. Il modello è

quello sperimentato con successo con l'Albania e fondato su cooperazione, scambio di notizie, uomini e mezzi. C'è però un limite costituito dall'embargo che da anni pesa sul paese di Gheddafi. La Libia, in pratica, non può controllare le frontiere, non ha mezzi, aerei, navi ed elicotteri. Porti, insenature e approdi sono senza sor-

veglianza.

Ma se la Libia piange, la Marina Militare italiana non ride. Ecco cosa ha detto in una intervista al Corriere della Sera il suo comandante, ammiraglio Marcello De Donno. Si parla degli aerei Atlantic (acquistati nel 1968 dal Ministero della Difesa per localizzare i sottomarini e poi riconvertiti nel

contrasto all'immigrazione clandestina), che l'ammiraglio giudica «al termine della loro attività operativa». Gli Atlantic sono ciechi, non hanno visori notturni, e «al buio le navi dei clandestini avanzano tranquillamente». Parola di ammiraglio, che ammette: «Il settore della sorveglianza è debole». La Marina, che ha il compi-

to del controllo delle acque internazionali, ha dovuto rinunciare per mancanza di fondi ad un progetto di ammodernamento dei suoi mezzi, e solo tra dieci anni saranno pronti i nuovi aerei made in Usa per il pattugliamento. Nell'attesa, ci si arrangia. Nell'intervista l'ammiraglio De Donno ricorda le imprese eroiche dei marinai italiani nelle due guerre mondiali per concludere che «ce la caviamo anche con mezzi apparentemente inadeguati». Ma «arrangiatevi», non può essere la parola d'ordine per affrontare un fenomeno epocale come quello dell'immigrazione dall'Asia e dall'Africa che rovescerà sulle nostre coste migliaia di disperati.

E' la linea politica del governo. I ministri litigano (Bossi vuole il cannone, Castelli attacca Martino, Pisanu si difende) e intanto lesinano mezzi e risorse. Per avere 15 elicotteri Eh 10, indispensabili per il pattugliamento delle acque, la Marina Militare dovrà aspettare altri tre anni, dei 18 aerei Atlantic, ne restano 14. Sono mandati, obsoleti e andrebbero sostituiti, ma il governo si limita a dei rattioppi. I velivoli, ha assicurato il ministro dei Rapporti col Parlamento Carlo Giovanardi (question-time dell'11 giugno scorso) «potranno continuare a fornire un determinante contributo all'attività di pattugliamento marittimo grazie al prolungamento della vita operativa tramite l'adeguamento di mezzi specifici». Un modo tortuoso per dire alla Marina militare che dovrà affrontare l'emergenza con aerei sordi e ciechi.

Amnesty international

«L'Europa sta chiudendo le porte ai perseguitati»

Eduardo Di Blasi

ROMA Al prossimo vertice dell'Unione Europea, che si terrà a Salonicco nei giorni 20 e 21 di giugno, l'Europa valuterà proposte sulla richiesta di asilo politico che sono «illeghi e impraticabili».

La denuncia arriva da Amnesty International che quest'oggi presenterà uno studio critico di 40 pagine

sulle proposte che Gran Bretagna, Commissione Europea e Alto Commissariato delle Nazioni Unite sui rifugiati, presenteranno all'ultimo appuntamento con la presidenza di turno greca.

In primis la condanna di Amnesty tocca l'istituto del riconoscimento dello status di rifugiato «fuori dal territorio comunitario». In pratica senza che l'individuo «potenzialmente perseguitato» tocchi il

suolo europeo. E come fa a richiedere asilo se è lontano? Con quali garanzie?

«Mancano - afferma Marco Bertotto, presidente della sezione italiana di Amnesty International - garanzie legali e di sicurezza per i richiedenti asilo. Di più: queste proposte renderebbero di fatto impossibile l'arrivo politico, consegnando nelle mani degli sfruttatori del traffico di clandestini, individui che possono rivendicare un diritto internazionalmente riconosciuto». Internazionalmente, ma non in Italia, dove ancora non esiste una legge organica sul diritto d'asilo.

L'immagine che gli stati forniscono di sé all'esterno e quella che gli stessi paesi hanno di sé stessi, è

uno dei fondamenti dei rapporti internazionali e delle susseguenti politiche di intervento.

«L'Europa, oggi, si è data l'immagine di una fortezza assediata - continua Bertotto - e da questo fa derivare la propria politica sugli extracomunitari».

Anche l'Italia si è data un'immagine di fortezza assediata.

«Il caso italiano non è dissimile - commenta Bertotto - Siamo immersi in una logica di repressione e guardiamo esclusivamente alla difesa dei confini nazionali».

Le proposte che arriveranno sul tavolo di Salonicco sono contro il diritto, afferma Amnesty che, in una lettera aperta all'Unione Europea, chiede «una più matura visio-

ne per la politica comune in materia di asilo rispetto a quanto visto fino a ora. Piuttosto che esplorare i modi per rilanciare la palla fuori dall'Europa e verso i paesi più poveri e vulnerabili, l'Unione Europea deve accettare la propria responsabilità, come un attore decisivo nel sistema internazionale di protezione dei rifugiati».

Di questo compito Amnesty investe anche la futura presidenza di turno, che sarà detenuta dal nostro paese.

«Speriamo che l'Italia si faccia portatrice di una strategia europea di protezione dei richiedenti asilo», conclude Bertotto.

L'Italia? «In effetti non siamo ottimisti».